

# LE NOUVEAU PASSAGER AÉRIEN EN FRANCE



SDE1 – 0513f

# pratiques **et** politiques

## Le profil du passager aérien en France

Philippe Ayoun-  
DGAC



Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

# Les passagers aériens en France: les enseignements de l'enquête DGAC

- 1) Les flux de passagers aériens en France: quelques tendances lourdes
- 2) Qui sont les passagers aériens: démographie, motifs selon les destinations
- 3) le comportement des passagers vis-à-vis du coût; quelques éclairages

**Les résultats présentés de l'Enquête le sont pour la première fois, à l'occasion de ce séminaire.**

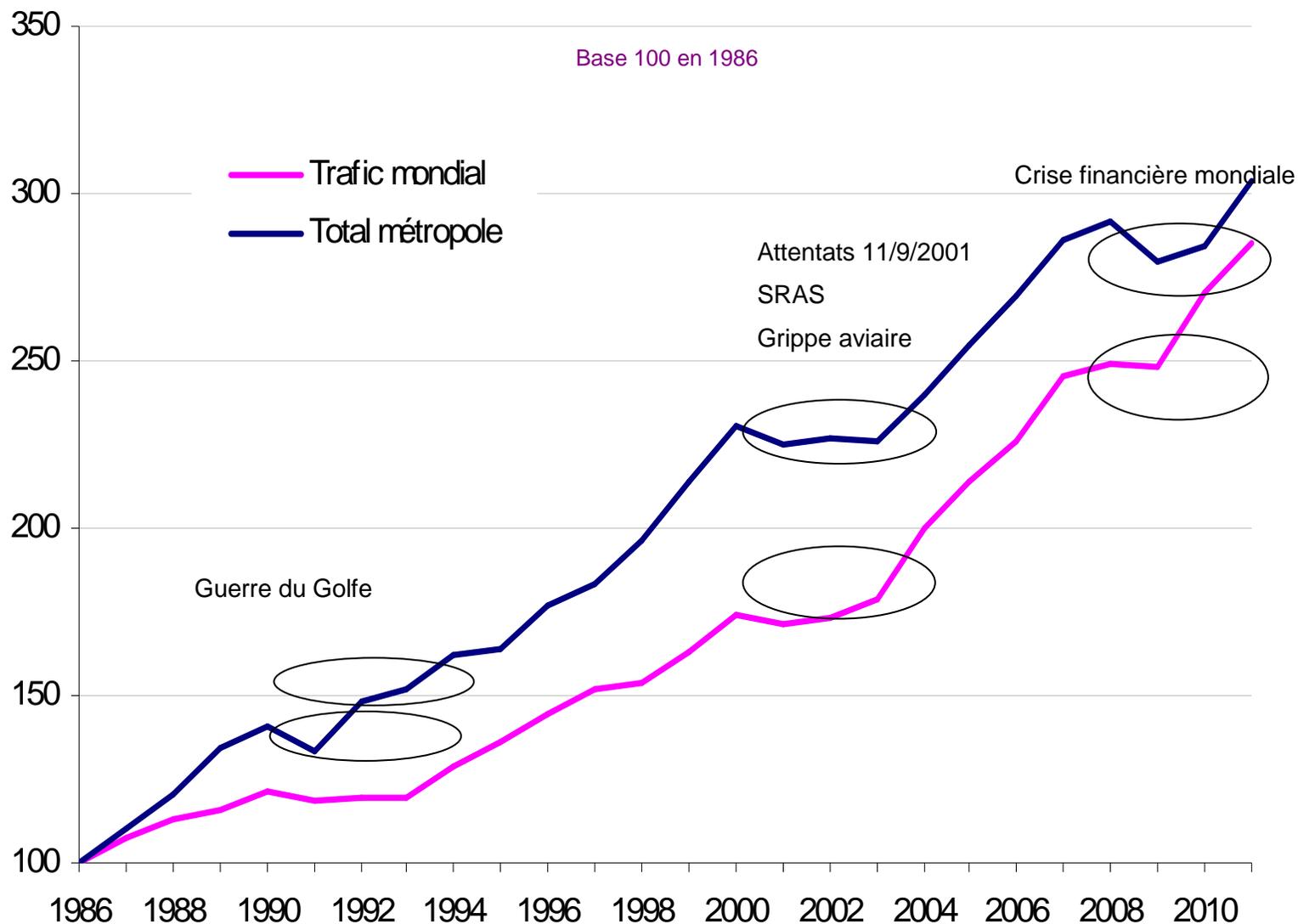
# Le dispositif d'observation de la DGAC

1) La DGAC collecte auprès des aéroports des données sur chaque mouvement commercial, départ/arrivée France (aéroports, compagnies, mouvements). En particulier nombre de passagers par étape de vol, type avion, horaires, retards, immatriculation... mais pas la véritable OD

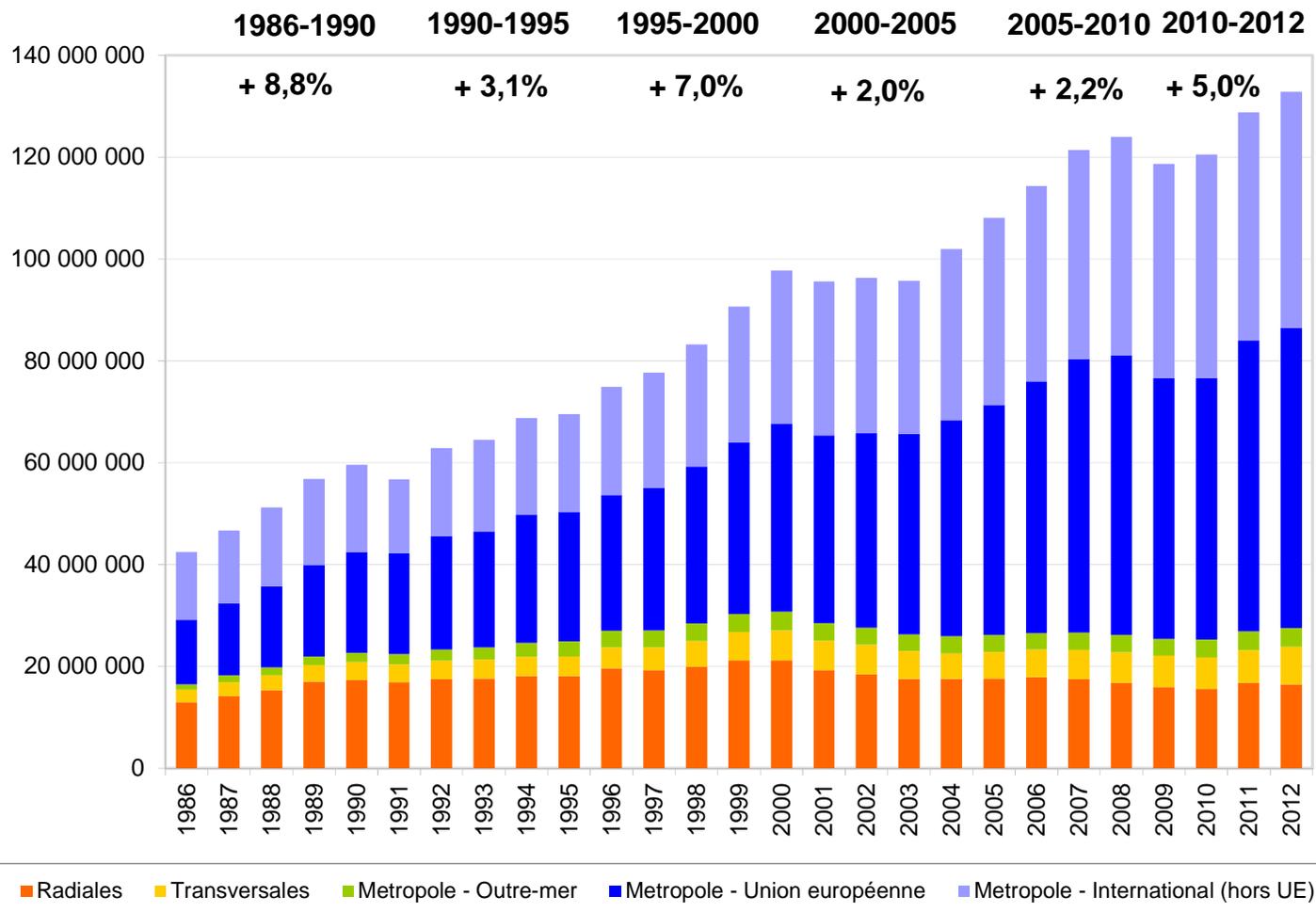
2) Depuis 2009, la DGAC réalise l'enquête nationale auprès des passagers aériens sur 10 à 15 aéroports en 3 vagues d'une semaine (depuis 2010). Près de 50 000 voyageurs au départ sont enquêtés chaque année. Elle permet notamment de connaître la véritable origine-destination du voyage, son motif, et les caractéristiques des voyageurs.

Echantillon fixe de 10 aéroports enquêtés chaque année: Paris-Orly, Paris-CDG, Beauvais, Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Bâle-Mulhouse

# Les flux de transport aérien mondial et France : des cycles similaires et un triplement en 25 ans



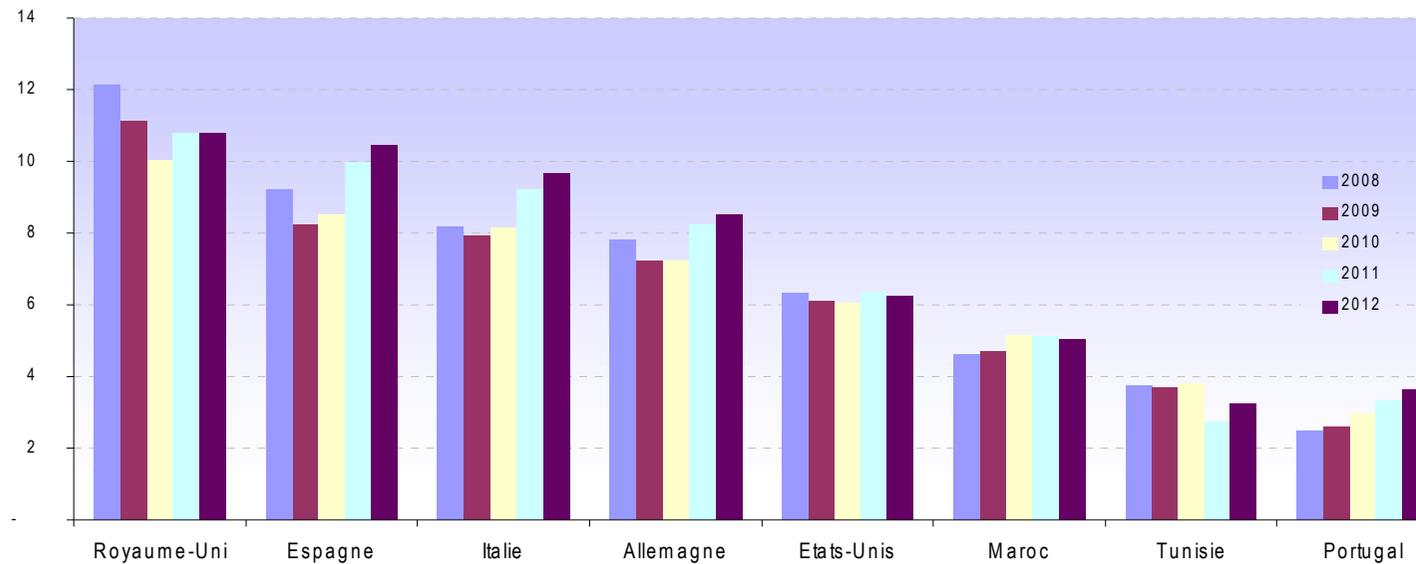
# La croissance est le fait du trafic international



# Où voyage-t-on?

## Les huit principales destinations internationales

Millions de passagers

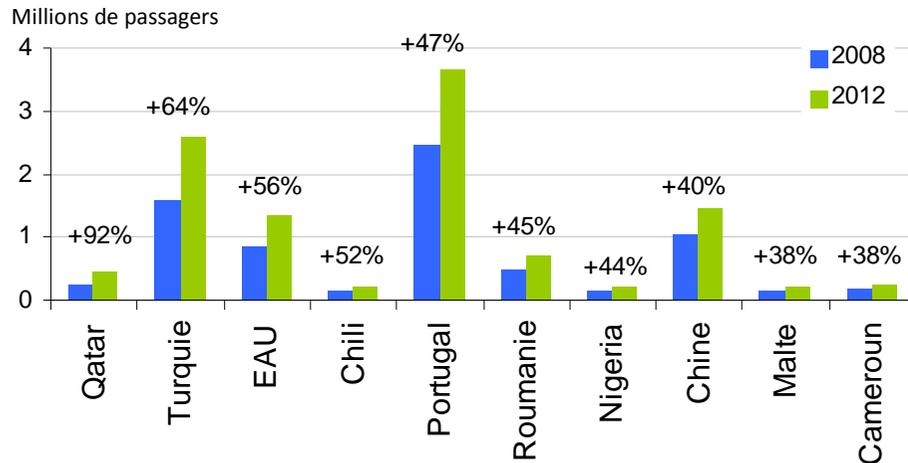


# Des évolutions fortes et rapides

## Les plus fortes variations (%) entre 2008 et 2012\*:

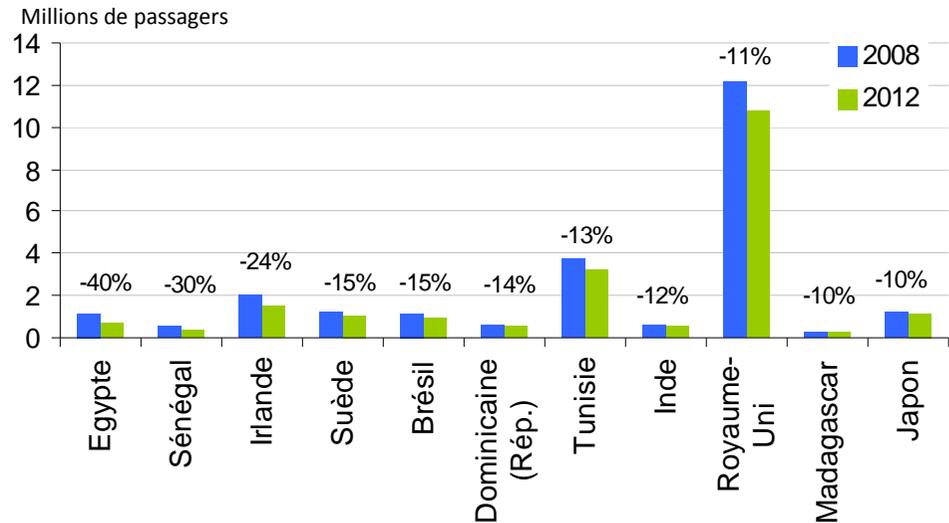
- Le Golfe et la Turquie
- Pas de variation spectaculaire chez les « BRIC » (forte hausse en 2013, moins de 4% du trafic total)
- Effet printemps arabe mais les touristes se sont reportés

### à la hausse



\* Destinations de plus 200 000 passagers en 2012

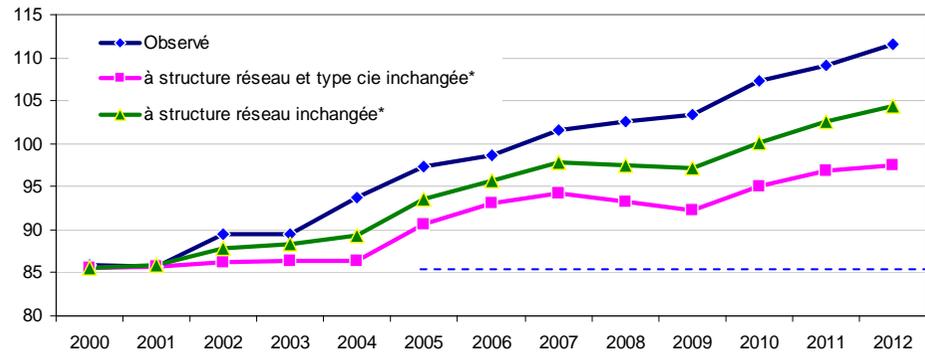
### à la baisse



# ...dans des avions de plus en plus gros, et de plus en plus l'été

L'emport moyen est passé en douze ans de 69 à 99 (+3,0%/an)

Base 100 en 2000



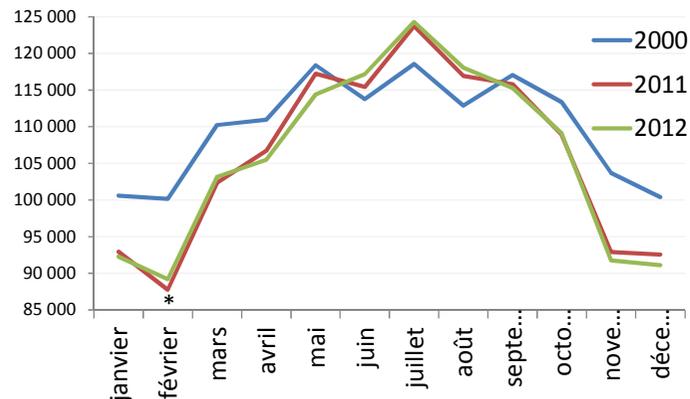
Effet lié au type de compagnie

Effet lié au développement du réseau

Effet lié à la taille du module et au remplissage de l'avion

## Une saisonnalité plus marquée pour les mouvements

Le nombre de mouvements (1) en 2000, 2011 et 2012



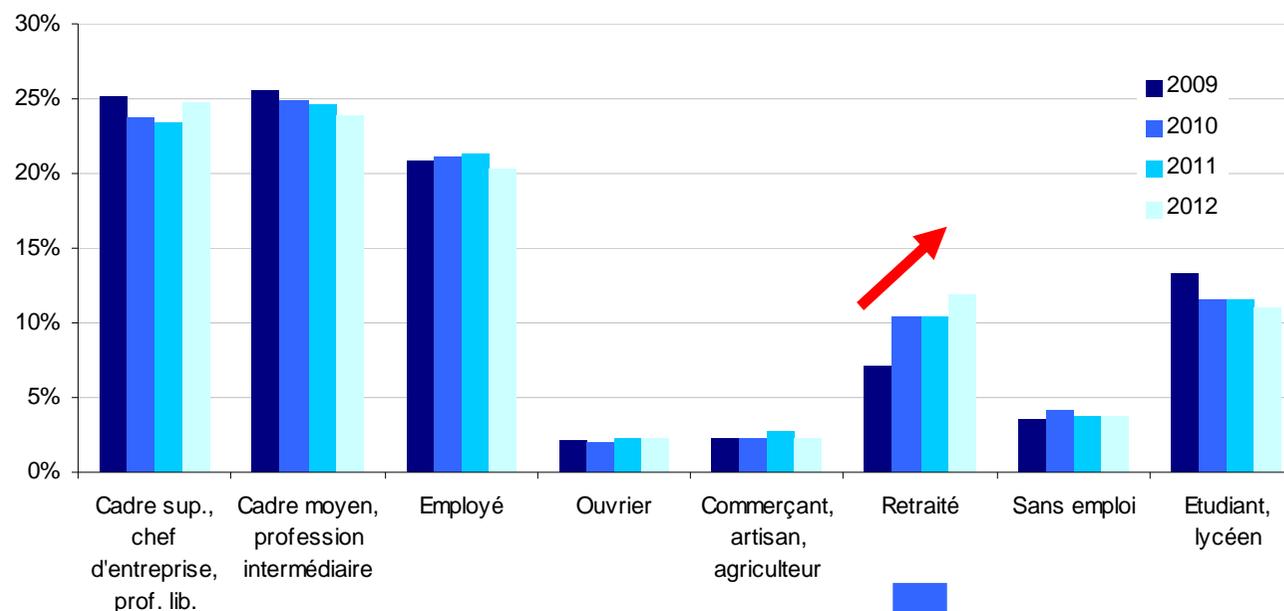
(1) Avions transportant des passagers

\* Trafic de février 2011 redressé sur 29 jours

# Ce que dit l'enquête: des voyageurs en majorité « actifs »...

Situation professionnelle

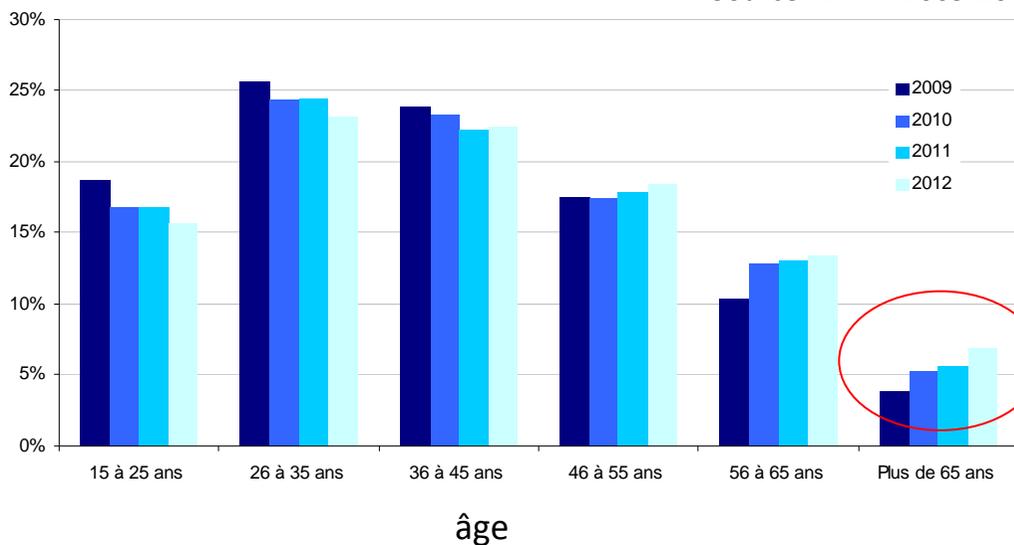
Source : ENPA 2009-2012



**Les retraités  
représentent 15% des  
motifs personnels**

# ...mais de plus en plus âgés ?

Source : ENPA 2009-2012



% Population française  
âgée de plus de 65 ans

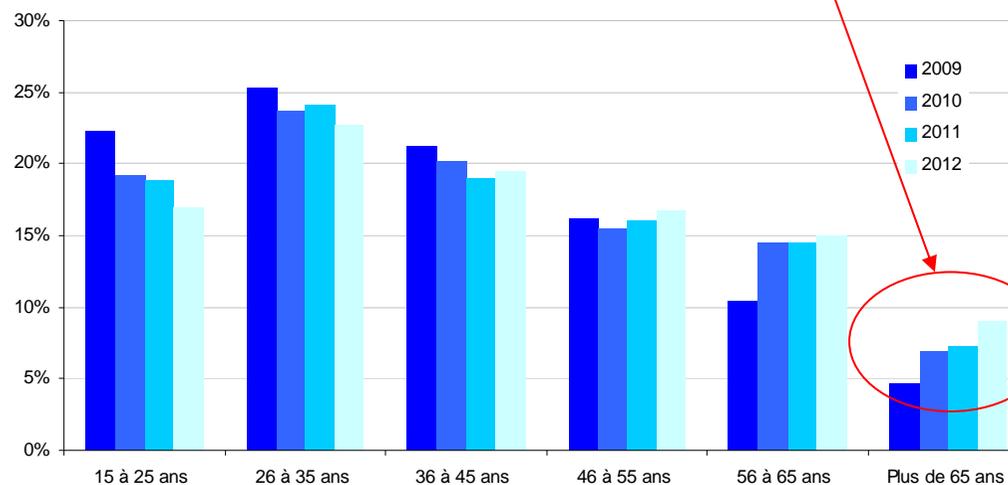
(dans la pop. +15ans) :

20,4% en 2009

21,2% en 2012

**Une tendance à la hausse encore plus marquée pour les motifs personnels**

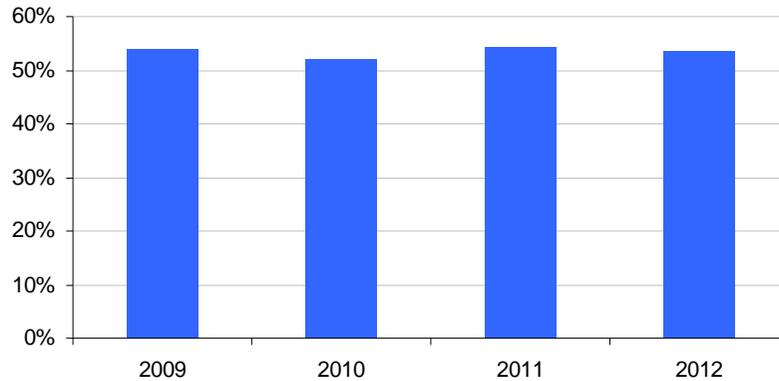
Motifs personnels



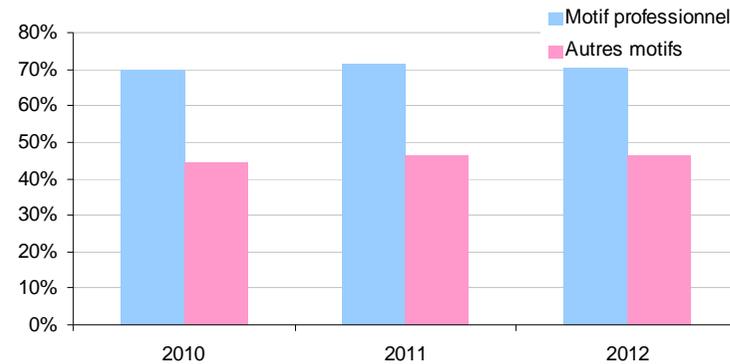
# Un peu plus d'hommes

## % Hommes

Source : ENPA 2009-2012

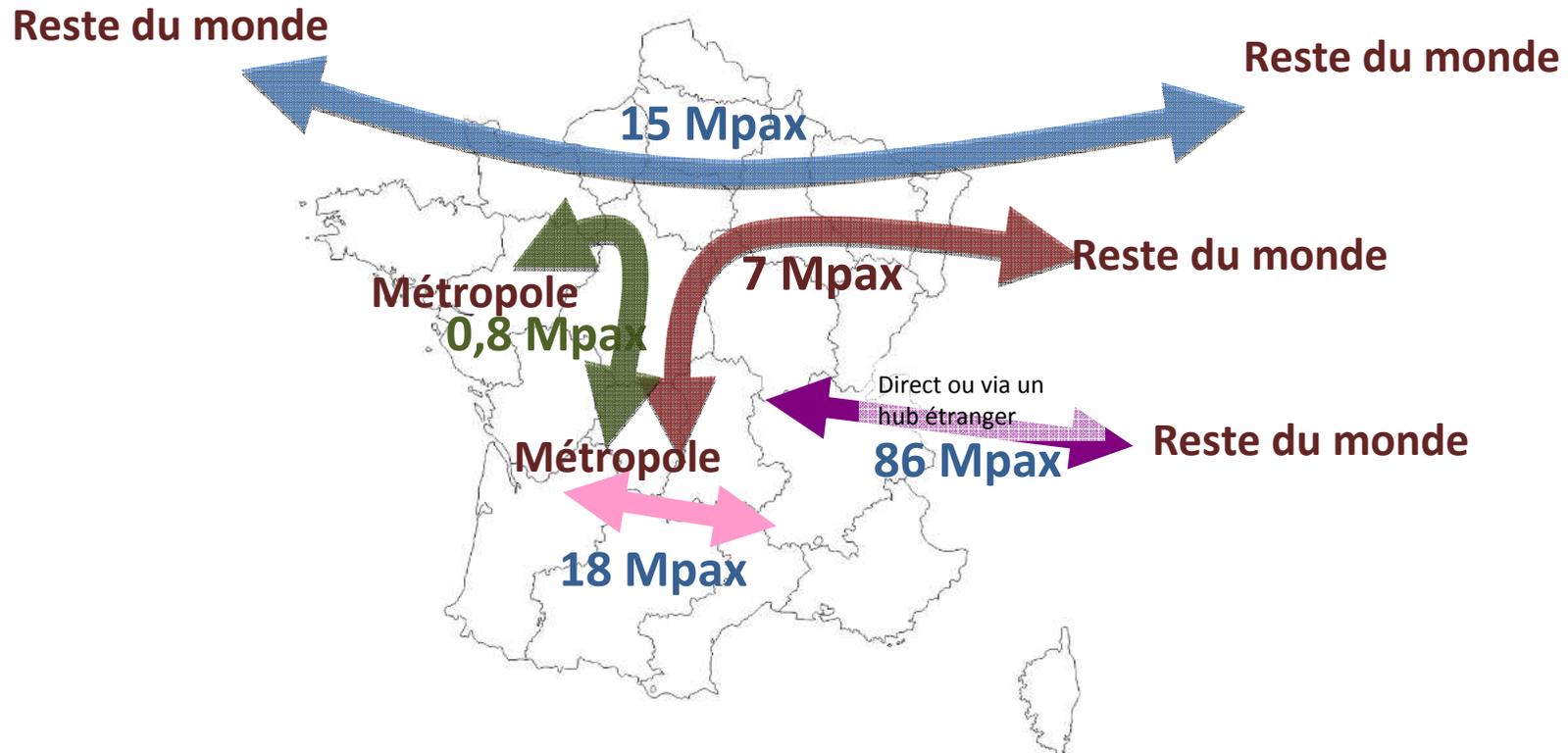


## Motif affaires: une grande majorité d'hommes



# Les origines et destinations finales des passagers

Source : ENPA 2012 – 10 aéroports



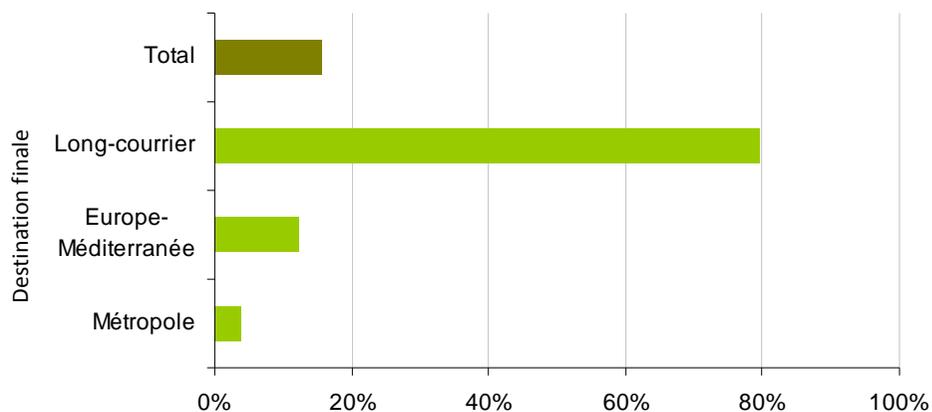
# Les liaisons directes sont la norme pour les distances courtes/moyennes

Les taux de correspondances à destination du vol

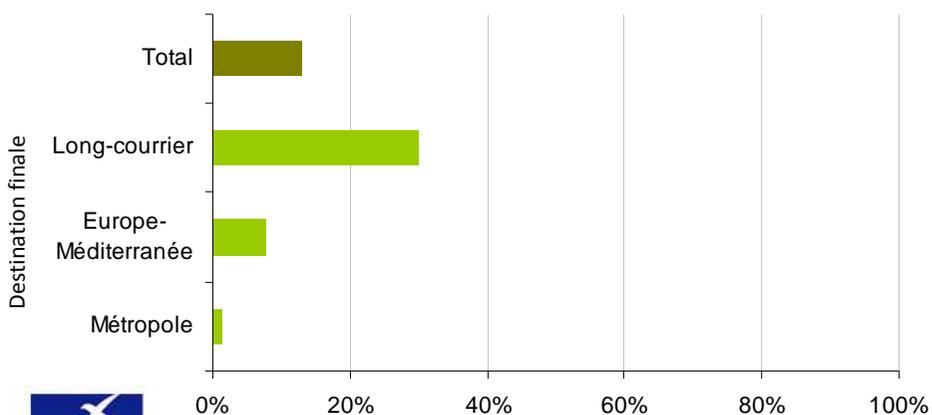
-Au départ des aéroports régionaux

Source : ENPA 2012

\* Echantillon de 10 aéroports (ADP et 8 aéroports régionaux)

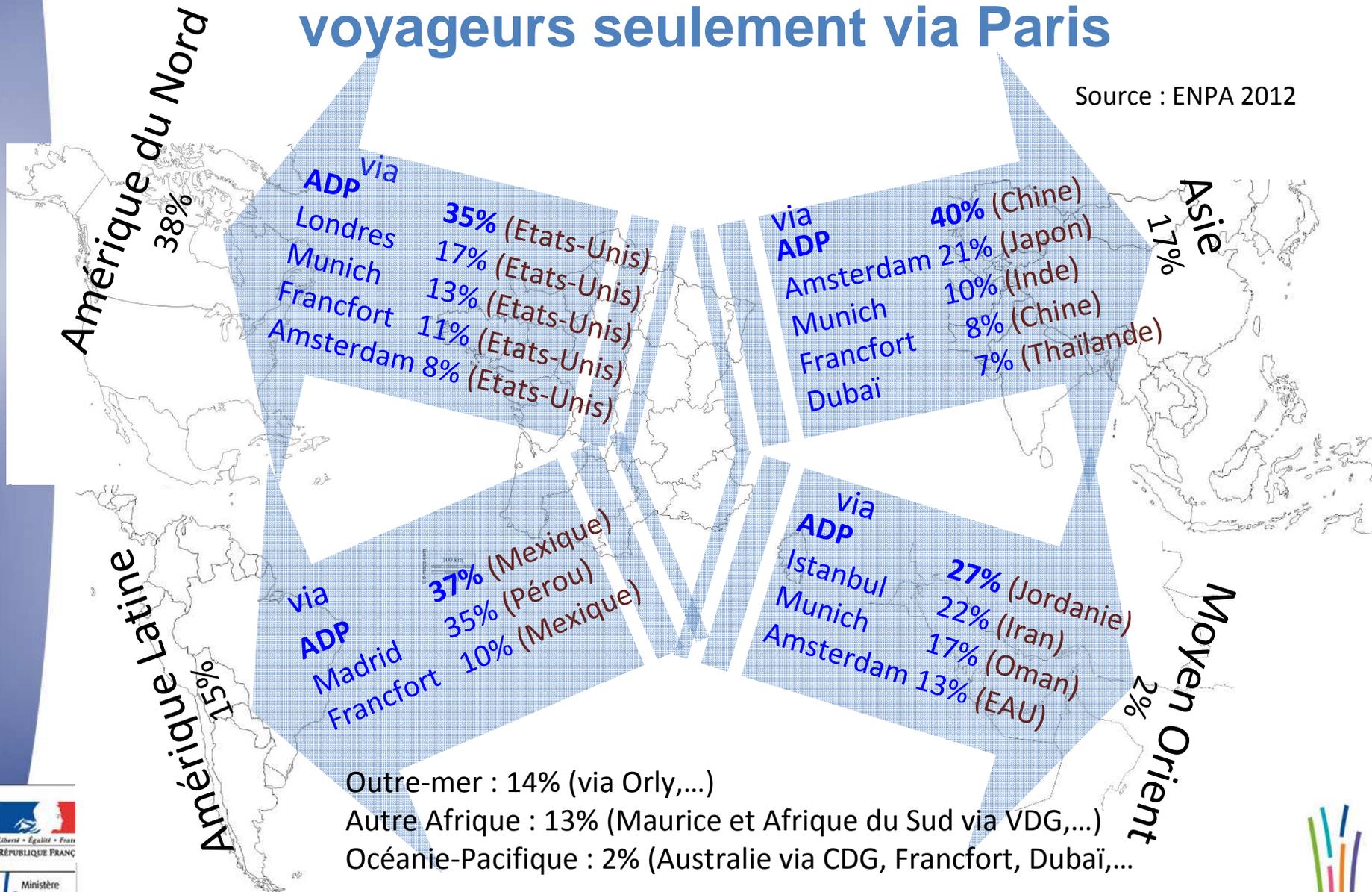


-Au départ des aéroports parisiens



# Des régions au long courrier : un tiers des voyageurs seulement via Paris

Source : ENPA 2012



Outre-mer : 14% (via Orly,...)

Autre Afrique : 13% (Maurice et Afrique du Sud via VDG,...)

Océanie-Pacifique : 2% (Australie via CDG, Francfort, Dubaï,...)



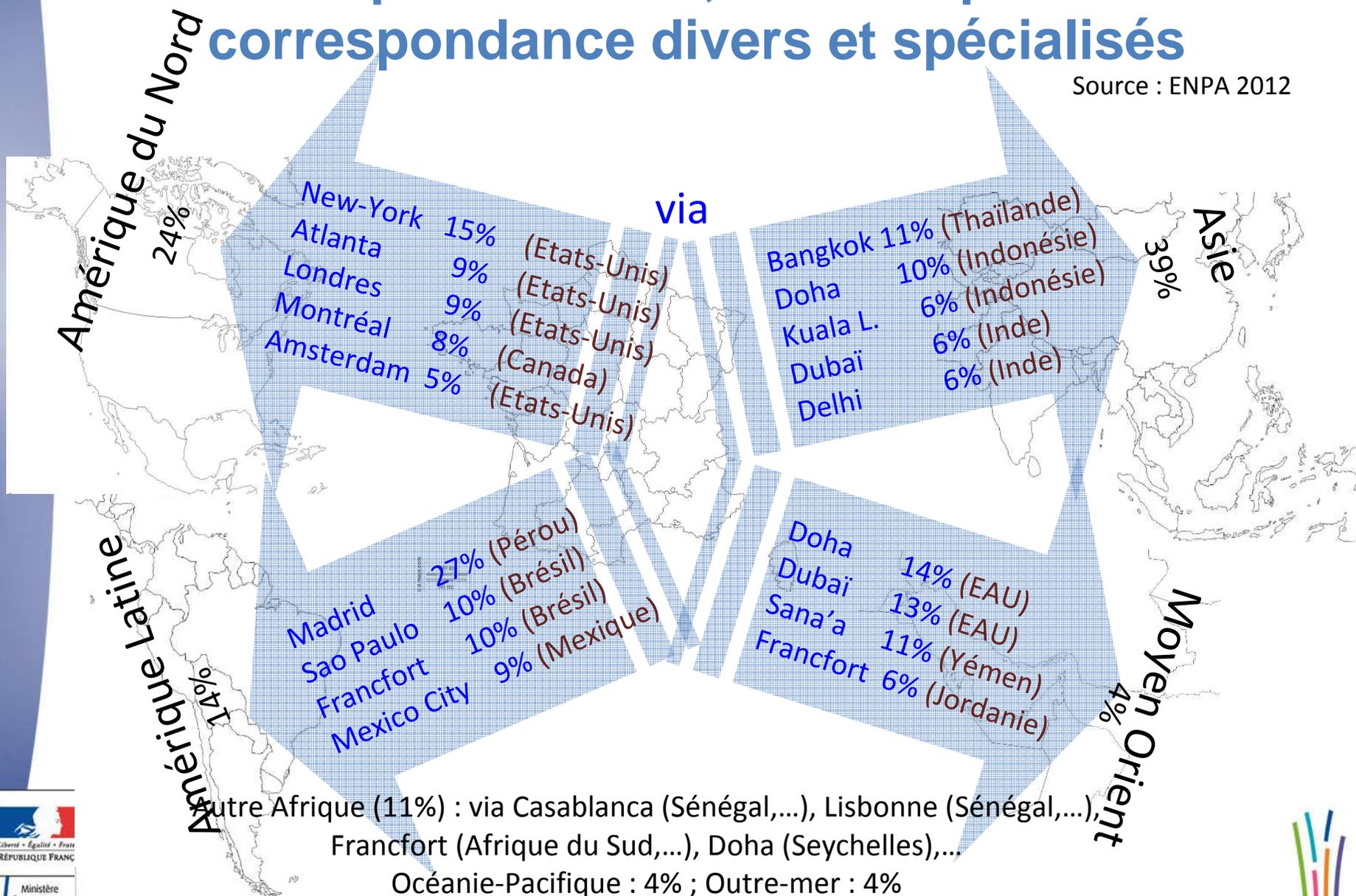
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

dgac

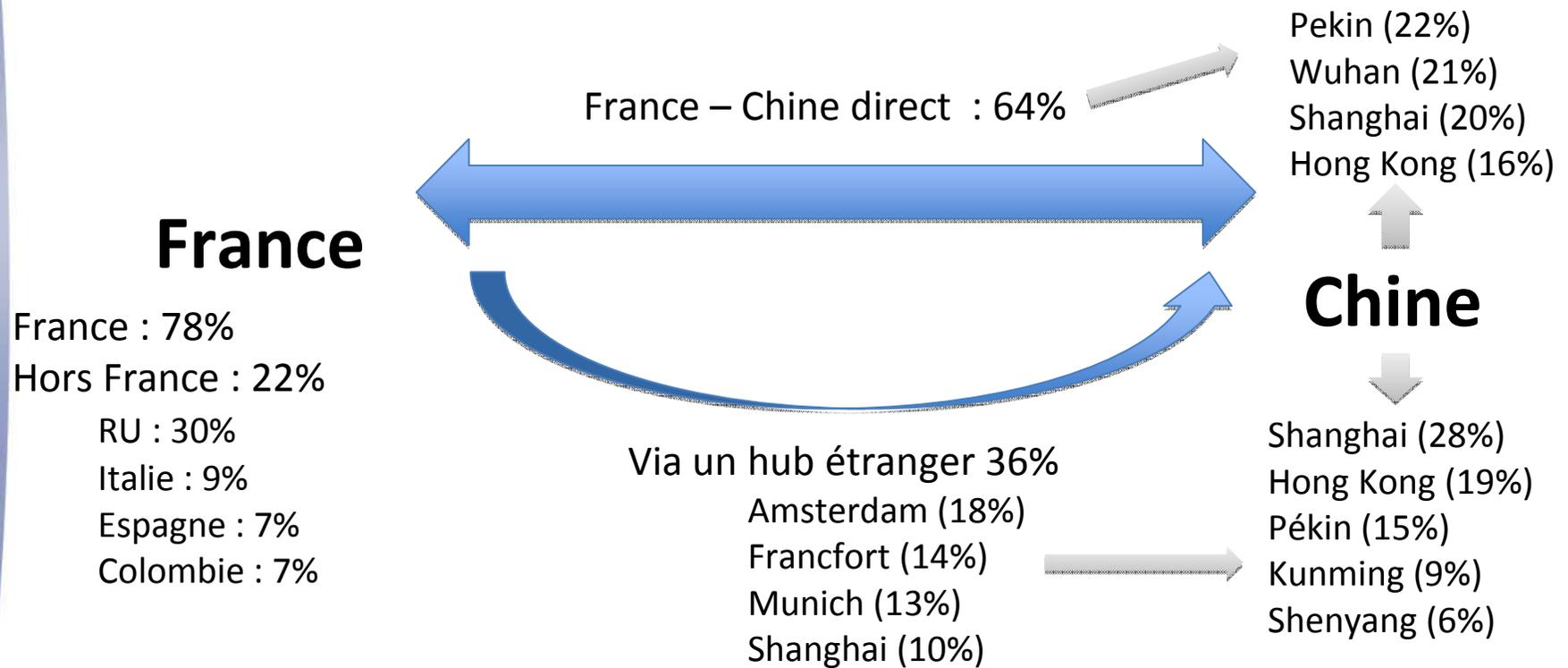
Direction générale de l'Aviation civile

# Au départ de Paris, des aéroports de correspondance divers et spécialisés

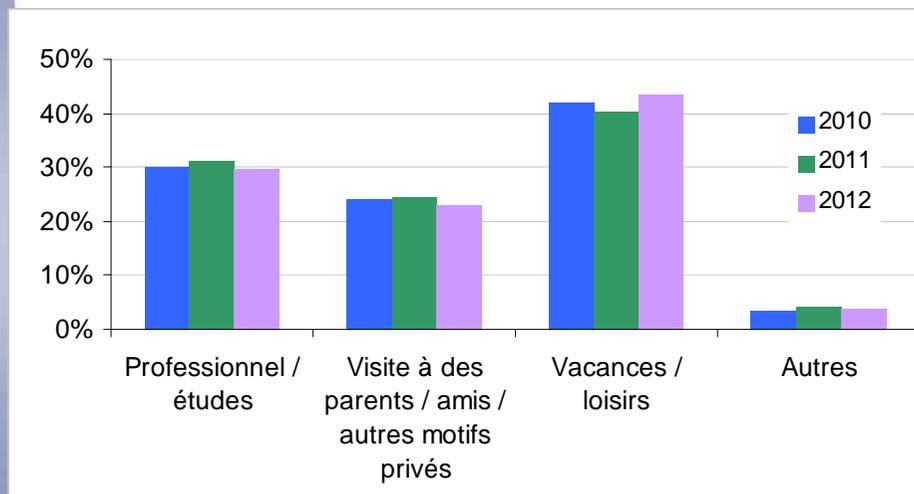
Source : ENPA 2012



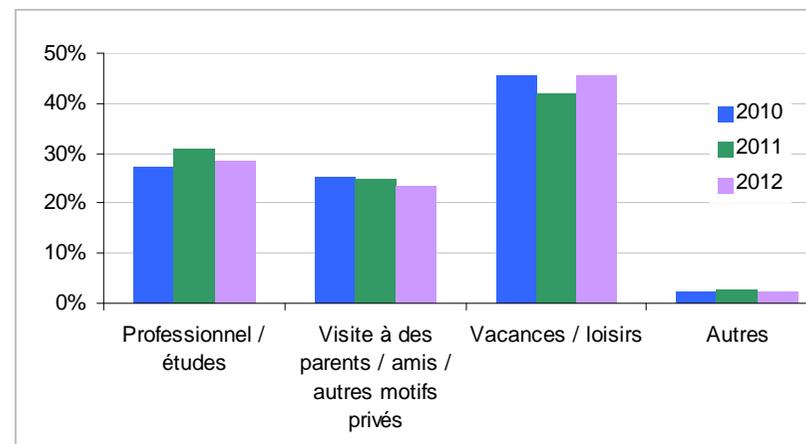
# Zoom France-Chine: forte concurrence des itinéraires



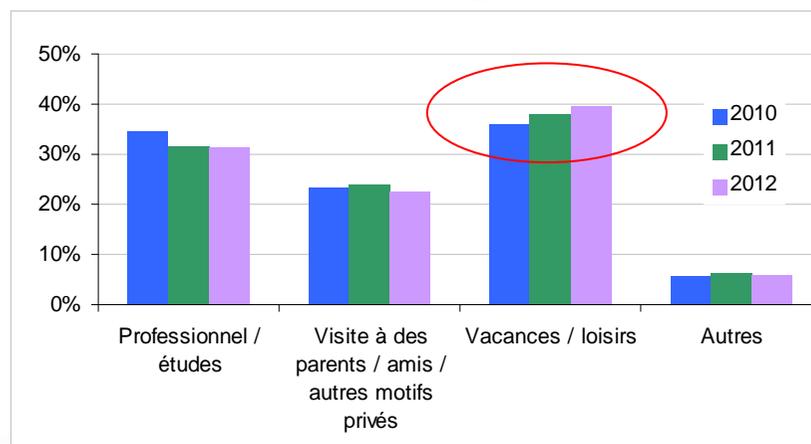
# Prépondérance des « motifs personnels »



## Résidents français



## Résidents étrangers



# Plus de voyageurs français que d'étrangers

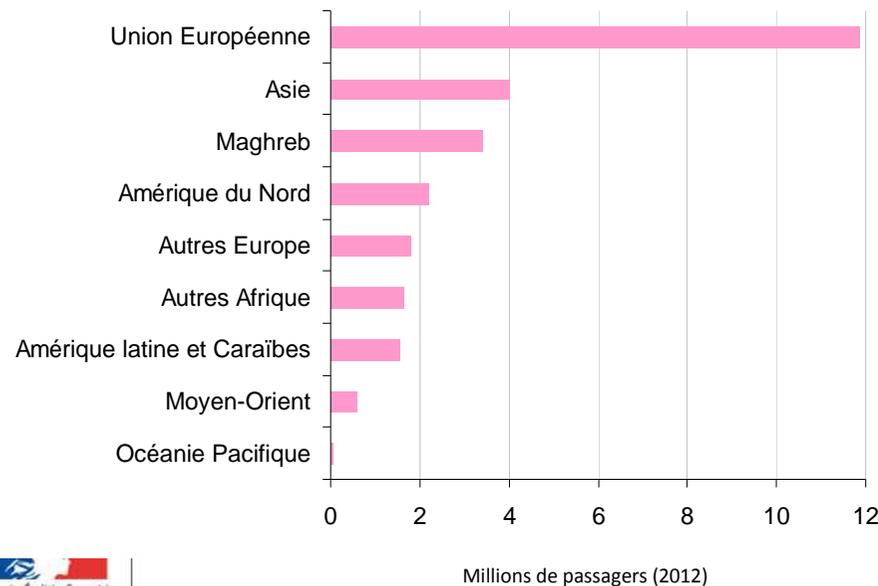
Destination finale hors métropole

Source : ENPA 2012

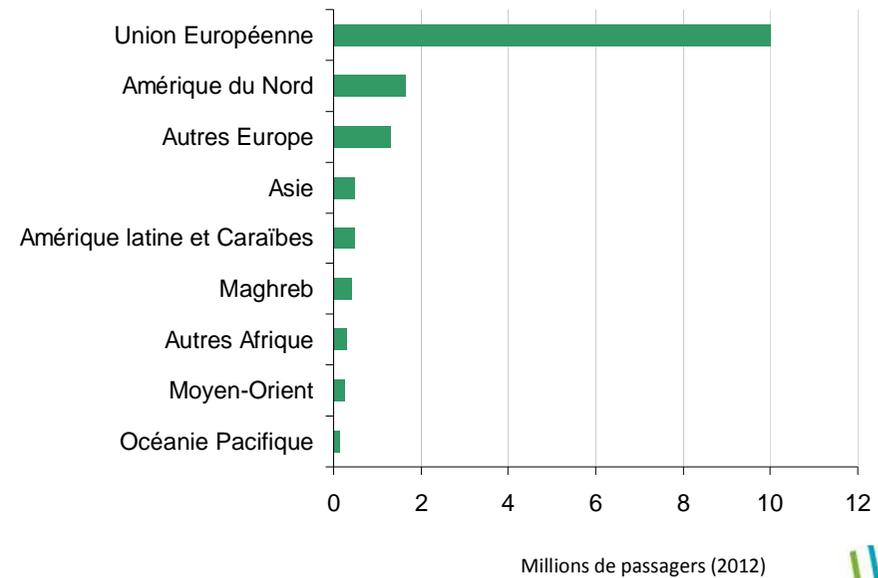
**Tous motifs :** France : 60% Lieu de résidence Etranger : 40%

**Vacances/Loisirs :** France : 65% Etranger : 35%

Destination finale



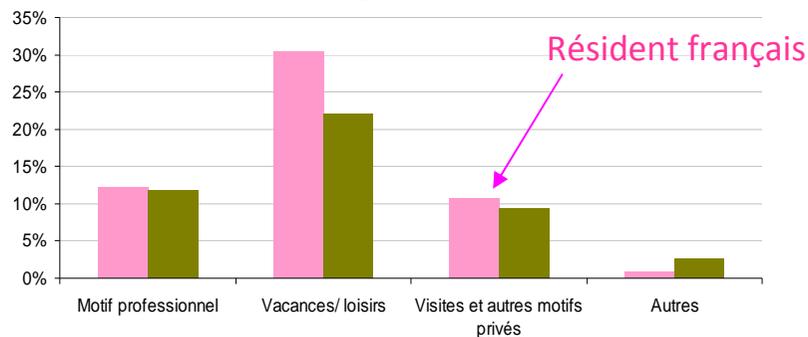
« Destination finale »



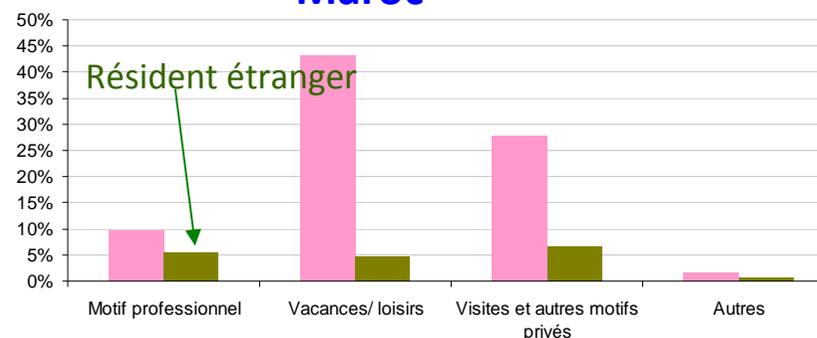
# Des profils de voyage variés selon la destination finale

Source : ENPA 2012

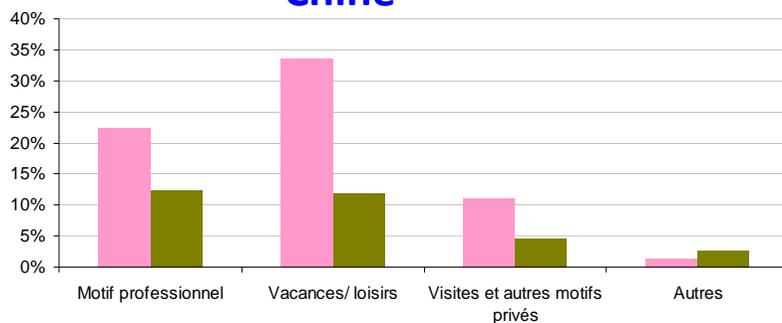
## Espagne



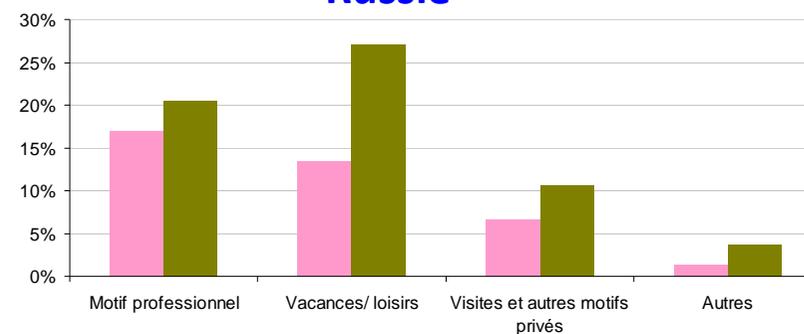
## Maroc



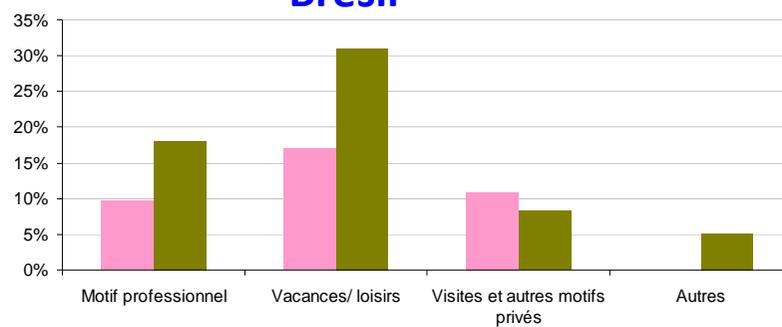
## Chine



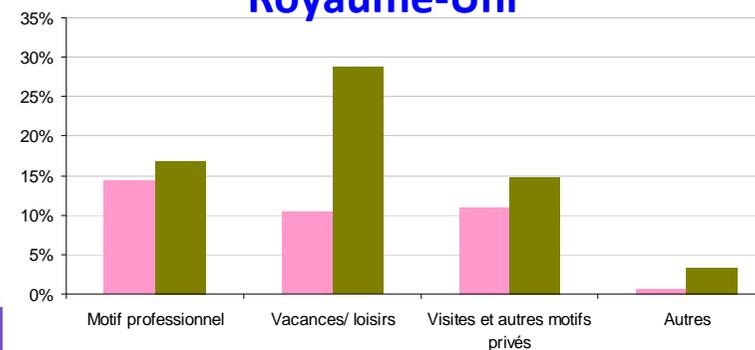
## Russie



## Brésil



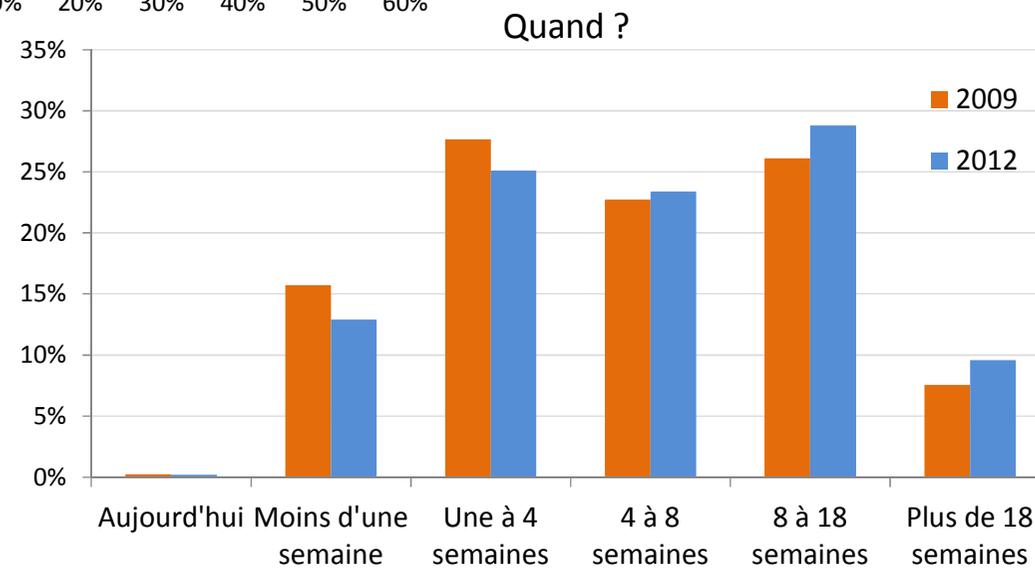
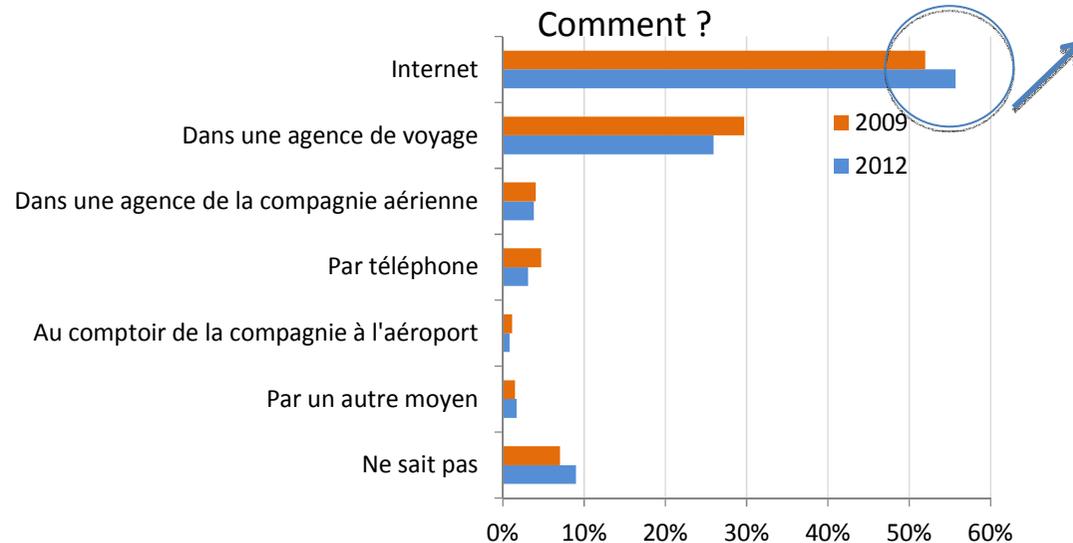
## Royaume-Uni



# Réservation du billet...surtout via internet et de plus en plus tôt ?

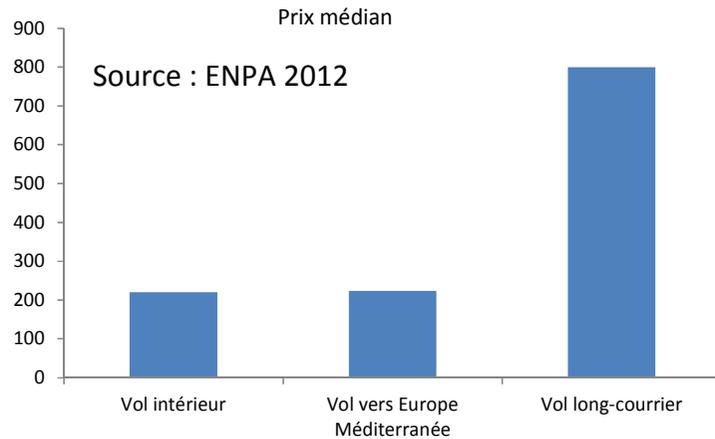
Source : ENPA 2009-2012

Échantillon de 10 aéroports

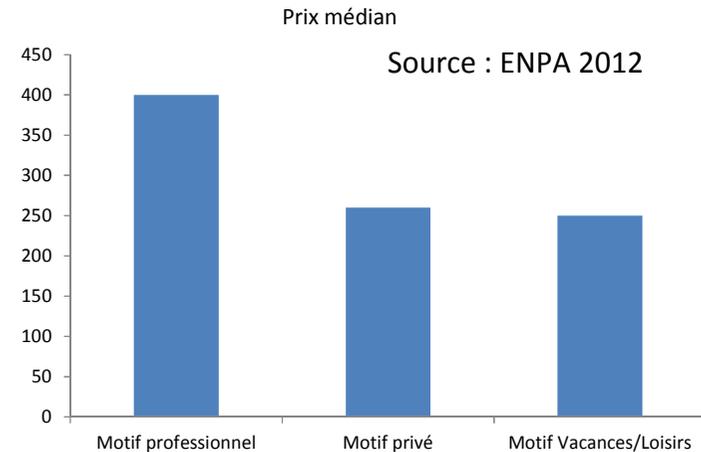


# Prix (déclarés) du billet d'avion

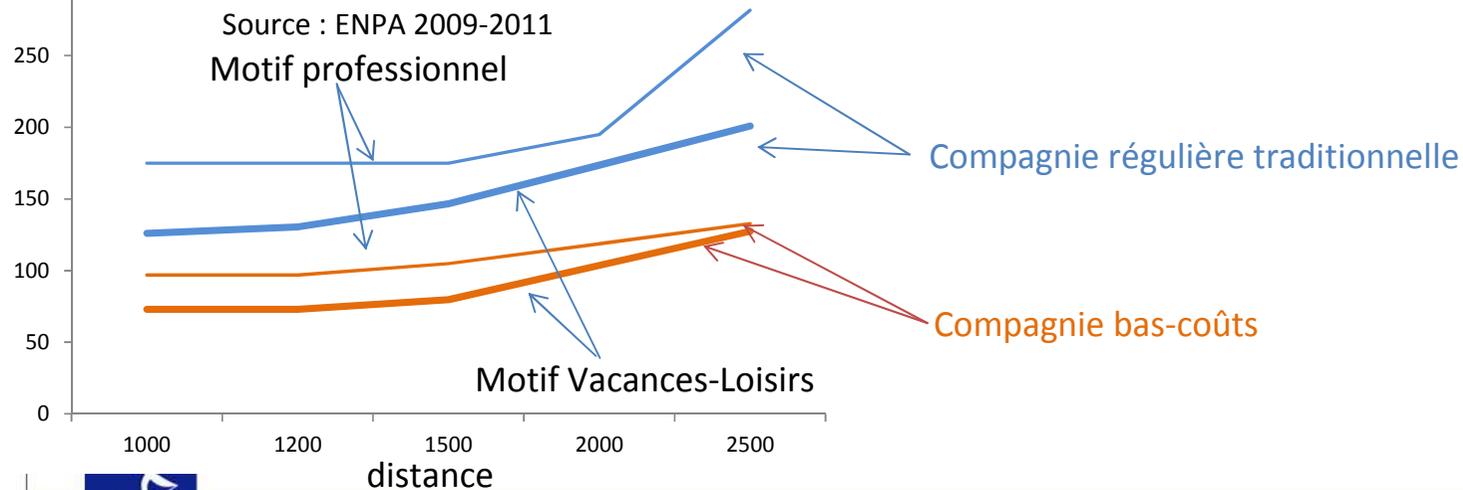
Tarif A/R € selon la destination du vol



Tarif A/R € selon le motif du voyage



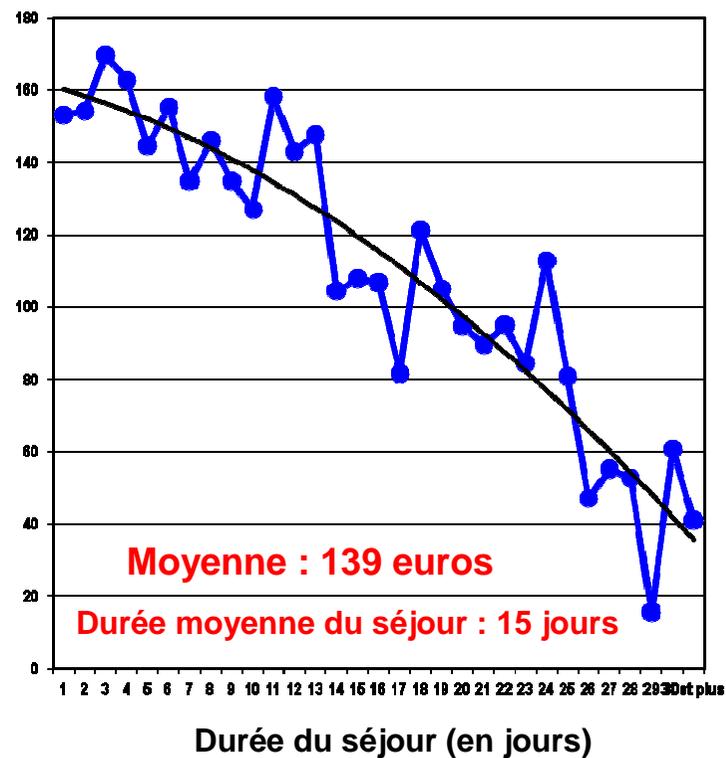
tarif AS € pour le flux OD France-Europe



# Des retombées économiques importantes

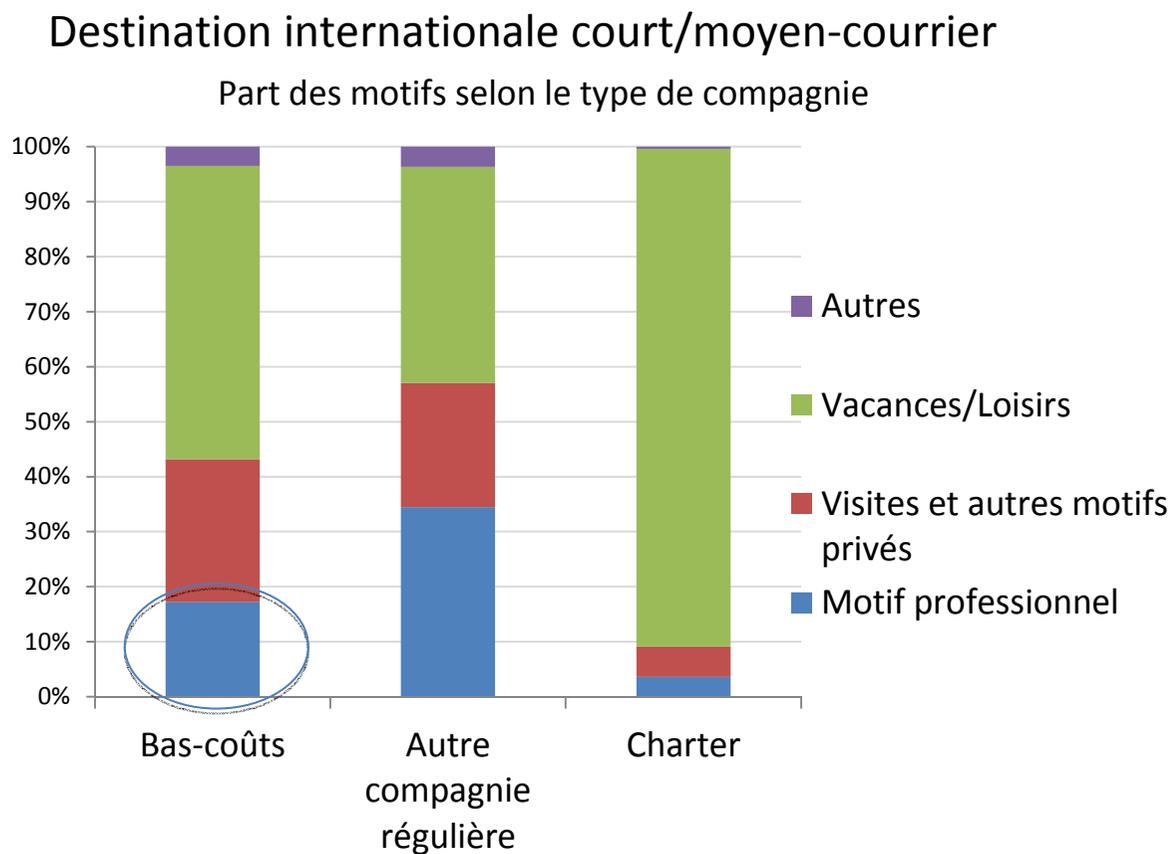
Source : ENPA 2012

Montant moyen journalier des dépenses (en euros)



# Compagnie régulière « traditionnelle » : un tiers d'affaires... deux fois moins pour les bas-coûts

Source : ENPA 2012



# Conclusion: la préoccupation économique est au cœur du comportement des passagers

- A travers le choix de destinations: « versatilité » du touriste
- Dans le comportement d'achat (internet...)
- Dans le choix des compagnies (y compris motifs professionnels)
- Dans le choix d'itinéraire, qui peut être complexe s'il est moins cher (long courrier)