

[Impact des standards bas coûts]

Accueils de compagnies bas coûts : quelles spécificités ?



Les exigences des compagnies bas coûts

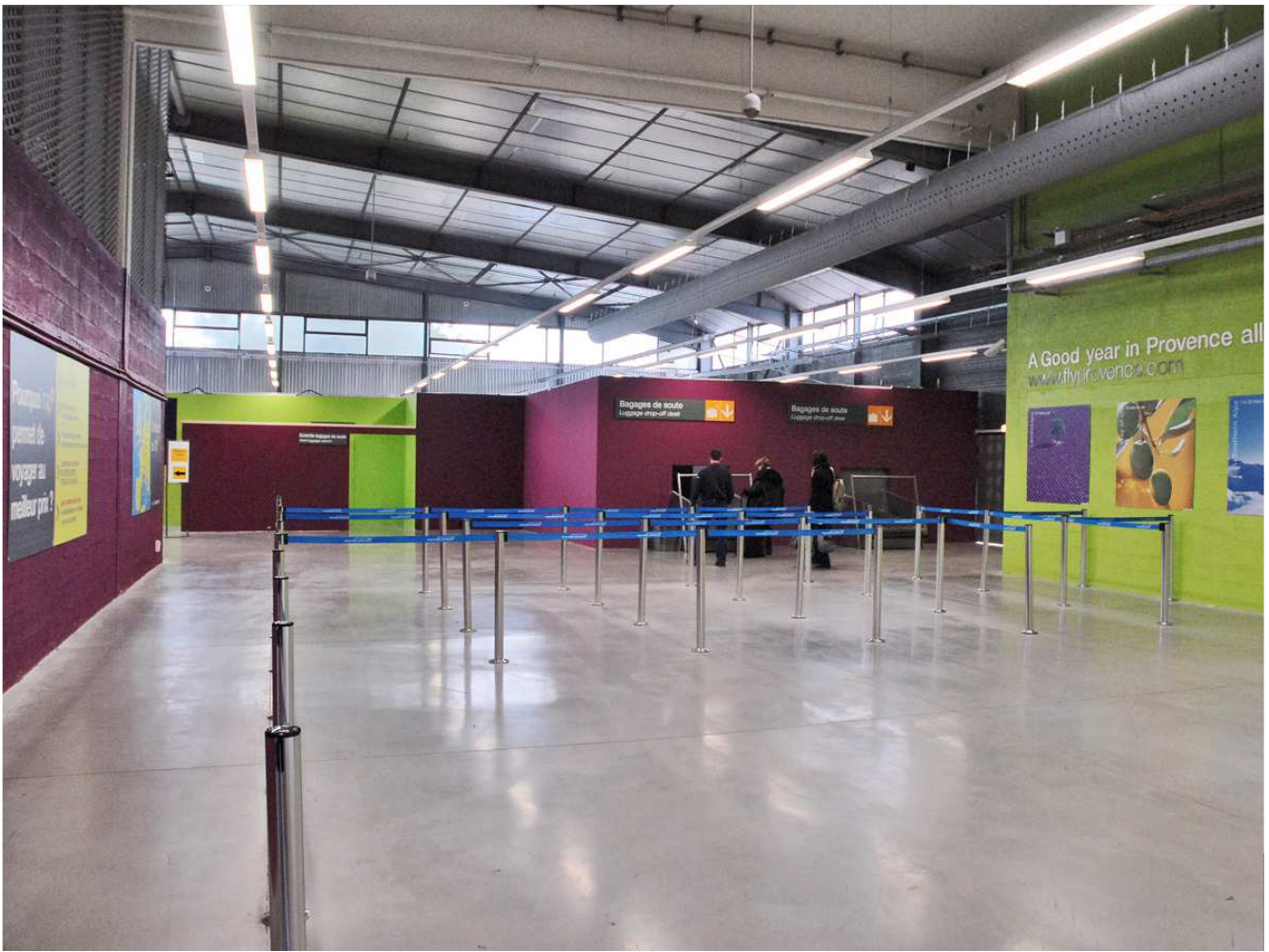
- Coûts d'escale réduits
- Service minimum
- Performance opérationnelle forte
- Revenus complémentaires : bagages, impression boarding pass, ...



Réponse du gestionnaire aéroportuaire

- Aérogare et services minimalistes, infrastructures adaptées
- Salles de pré-embarquement
- Circuits aérogare courts
- Pas de bus, pas de passerelle
- Aires avions plus larges, sans push-back
- Génération de revenus extra aéronautiques











Réponse du gestionnaire aéroportuaire

- **Coûts d'escale :**

- ✓ Principe : productivité élevée de l'infrastructure (passagers et avions)
- ✓ Redevance passager : différentiel de 70 % avec le legacy
- ✓ Ratio de m² aérogare : au plus bas du classement IATA (D et E)
- ✓ Principe : adéquation de la redevance / coût du service rendu
- ✓ Franchise stationnement avion : 30 mn à 1 heure



Assistant aéroportuaire

- **Coûts d'escale :**

- ✓ Objectif : 30 % de réduction du coût de traitement legacy
- ✓ Effectif réduit à l'enregistrement, à l'embarquement et en piste
- ✓ Personnel dédié
- ✓ Moyens matériels réduits : pas d'informatique, pas de push, ...



Réponse du gestionnaire aéroportuaire

- **Service minimum en aérogare :**

- ✓ Aérogare dépouillée
- ✓ Pas de matériel informatique, de salons, de circuit de correspondance, de confort particulier
- ✓ Signalétique et téléaffichage réduits à la plus simple expression



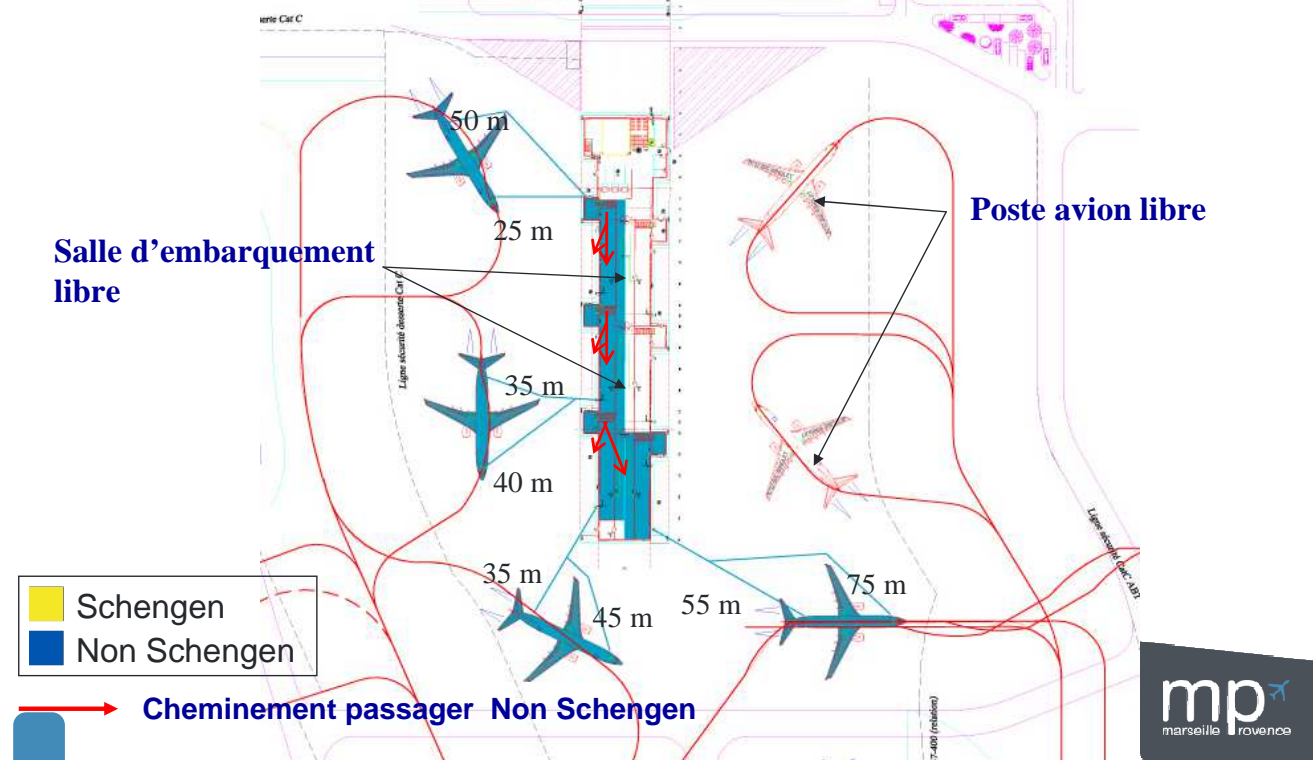
Réponse du gestionnaire aéroportuaire

- **Performance opérationnelle forte :**

- ✓ Demi tour en 25 mn : pas de push back, avion au contact
- ✓ Embarquement en 8mn : pré-embarquement
- ✓ Flexibilité des postes avions arrivée et départ : fonction du régime de vol (national / international)
- ✓ Flexibilité des salles d'embarquement : national / international

Scénario :

4 avions Non Schengen - Circuits départ



Retour d'expérience de mp² : 7 ans d'exploitation



En terme de coûts :

- Pas d'augmentation des coûts opérationnels
- Parfaite adéquation de la redevance passager / coût du service
- Taux de couverture aéro 2012 : 78 % → supérieur à mp1
- Coûts assistance : inférieurs de 30 %
- Très forte productivité du terminal :
coût de construction 8 M€ (2006) pour 2 Mpax en 2013



En terme de performances opérationnelles :

- Demi tour en 25mn garanti
- 2 tapis de livraison bagages pour jusqu'à 5 avions en simultané
- 2 agents d'escale suffisent pour un 737-800 : enregistrement et embarquement
- Gestion souple des stationnements avions : national/international
- DL (du gestionnaire) : inférieur à 10 %
- Pas de présence du gestionnaire en aérogare



En terme de revenus extra aéronautiques :

- Grande salle d'attente commerciale commune :
duty free, commerces et restauration
- Parking de dépose au contact aérogare : 540 K€ (2012)
- Location de voitures
- Publicité en aérogare



En terme d'habitudes clients :

- Séjours plus courts qui s'adaptent à la desserte en 3/7 ou 4/7
- Fréquentation plus importante des transports en commun
- Moins de bagages en soute
- Commentaires enquête de satisfaction clients :
« surtout ne changez rien ! »