

# Aéroports régionaux : le trafic international devient majoritaire

Le trafic des aéroports régionaux (44 millions de passagers en 2004)<sup>1</sup> est en progression depuis de nombreuses années (+3,3% l'an 1994-2004). Sur l'ensemble de la période, le trafic international contribue fortement à cette croissance ; ce rôle est d'autant significatif que, depuis 2000, le trafic aérien intérieur est en recul de 16% notamment en raison de la concurrence du TGV. Les aéroports régionaux accueillent maintenant près de 30% du trafic international de la métropole : 22 millions sur 76 millions de passagers au total\*.

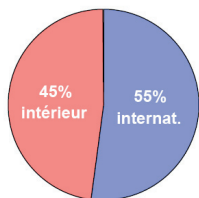
Plusieurs facteurs contribuent à cette évolution : la libéralisation du transport aérien intérieur à l'Union européenne (1997), une offre croissante (en fréquence et en destination) -surtout ces dernières années avec les compagnies à bas-coûts- mais également l'ouverture des économies régionales aux marchés internationaux, notamment européens.

Cette note éclaire, à partir de données nouvelles, la réalité du trafic international de ces aéroports et notamment le rôle des correspondances.

## Plus de la moitié des passagers au départ des régions se rend à l'étranger

Cette activité internationale : 22 millions de passagers dont la moitié au départ, soit 11 millions, devient primordiale pour les aéroports régionaux : elle représente 49% de leur trafic de passagers\*.

Figure 1 : destination finale des passagers au départ des régions en 2004



Elle est encore plus importante si l'on y ajoute les passagers qui, pour se rendre à l'étranger, prennent un vol en correspondance sur un aéroport de la métropole<sup>2</sup>. C'est le cas, par exemple, pour un passager qui, au départ de Toulouse, se rend à Hong-Kong via Paris-Charles de Gaulle. Pour l'aéroport de Toulouse, il sera compté comme «passager intérieur» alors que sa destination finale est internationale.

sa destination finale est internationale.

### Données 2004

- Flux totaux (métropole) : 98,6 millions de passagers (101,9 y compris les flux vers l'Outre-Mer)\*.
- Flux internationaux (métropole) : 76,1 millions de passagers\*, dont
  - 54,3 millions sur les Aéroports de Paris (71%)\*,
  - 21,8 millions sur les aéroports régionaux (29%)\*.
- Flux totaux des aéroports régionaux : 44,3 millions\*, soit 22,2 millions de passagers au départ des régions, dont :
  - 11,3 millions sur des liaisons intérieures (51%)\*,
  - 10,9 millions sur des liaisons internationales (49%)\*, mais on estime à 12 millions, les passagers effectuant un déplacement à l'étranger (55% de l'ensemble des passagers).

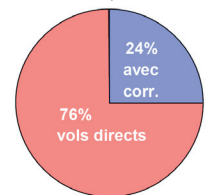
On estime alors à 12 millions, le nombre de passagers se rendant à l'étranger au départ des aéroports régionaux<sup>3</sup> et, **pour la première fois en 2004, le trafic international dépasse le trafic intérieur au départ des régions.**

## Près d'un quart des passagers internationaux prennent un vol en correspondance

Les principales plates-formes de correspondance sont Paris-Charles-de-Gaulle (35% des cas), Francfort (12%), Amsterdam-Schiphol (8%), Lyon-Saint Exupéry, Milan-Malpensa et Madrid-Barajas (5% chacun).

Figure 2 : répartition des vols directs et des vols avec correspondance en 2004

Les aéroports de Londres-Heathrow et de Londres-Gatwick représentent respectivement 3% et 2% des correspondances réalisées. Leur faible importance s'explique pour Heathrow par sa difficulté d'accès : seuls Nice, Lyon et Bâle-Mulhouse disposent de liaisons vers cet aéroport ; dans le cas de Gatwick, l'offre sur cette plate-forme est plutôt organisée en vols «point à point». Londres n'est donc pas un «hub»<sup>5</sup> pour les passagers au départ des aéroports régionaux.



<sup>1</sup> Il s'agit des flux de trafic de passagers. Les passagers étant comptabilisés sur les aéroports au départ et à l'arrivée, le trafic est de 49 millions de passagers en termes de trafic aéroportuaire en raison du double-comptage sur les liaisons transversales intérieures.

<sup>2</sup> Certains passagers peuvent également prendre un TGV pour se rendre à Paris-CDG ; ils ne sont pas pris en compte dans ces estimations. Une prochaine note thématique de la DAST portera sur la complémentarité modale TGV/Avion.

<sup>3</sup> Voir page 4 «Source et méthodologie».

<sup>4</sup> Passagers au départ des aéroports régionaux.

<sup>5</sup> «Hub» (moyeu) ou plate-forme de correspondance, c'est-à-dire des aéroports pour lesquels les correspondances sont organisées par une compagnie afin de changer rapidement et facilement de vol. On appelle «spoke» (rayon), le trafic de passager, qui alimente les «hubs».

\* Source : DGAC.

Tableau 1

| Aéroports de correspondance utilisés pour un déplacement international au départ des régions |             |
|--|-------------|
| Paris-Charles de Gaulle - CDG  | 35%         |
| Francfort - FRA  | 12%         |
| Amsterdam -AMS   | 8%          |
| Munich - MUC   | 7%          |
| Lyon - LYS   | 5%          |
| Milan-Malpensa - MXP   | 5%          |
| Madrid - MAD   | 5%          |
| Autres   | 24%         |
| <b>Total</b>   | <b>100%</b> |

Source : MIDT - Estimations : DGAC

## Des déplacements internationaux principalement court/moyen-courriers

86% des déplacements internationaux au départ des aéroports régionaux concernent des destinations court/moyen-courriers<sup>6</sup> et

Tableau 2

| Destinations finales        | % des passagers totaux |
|-----------------------------|------------------------|
| Union européenne (à 25)     | 64%                    |
| Autres pays d'Europe        | 7%                     |
| Maghreb                     | 15%                    |
| <b>Court/Moyen-courrier</b> | <b>86%</b>             |
| Afrique (hors Maghreb)      | 3%                     |
| Amérique                    | 7%                     |
| Asie                        | 3%                     |
| Océanie                     | 0%                     |
| <b>Long-courrier</b>        | <b>14%</b>             |
| <b>Total</b>                | <b>100%</b>            |

Source : MIDT - Estimations : DGAC

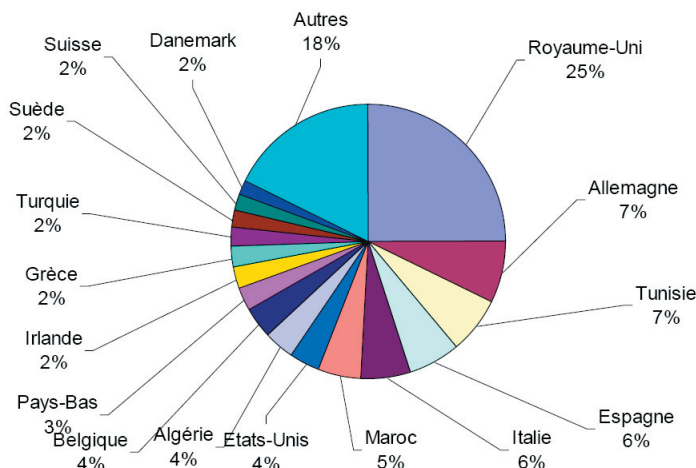
### 14% des long-courriers.

Deux passagers sur trois (64%) ont pour destination finale l'Union européenne, 15% les pays du Maghreb et 21% les autres régions. Parmi les principales destinations, le Royaume-Uni arrive en tête avec 25% des passagers (environ 4 millions de passagers au départ), suivi de loin par l'Allemagne et la Tunisie (850 000 chacun), l'Espagne et l'Italie (700 000 chacun), le Maroc (600 000), etc. Les déplacements plus lointains sont principalement à destination des Etats-Unis (4%, soit 500 000 passagers au départ), puis du Canada, de l'Egypte et du Sénégal (1% chacun).

Les situations sont différentes selon les aéroports. **A Beauvais, Carcassonne, Bergerac, le trafic international est en totalité court/moyen-courrier**, et ceci en raison de la présence de compagnies à bas-coûts dont les réseaux sont, à ce jour, essentiellement intra-européens.

**Sur les aéroports régionaux les plus importants, comme Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, les déplacements long-courriers sont plus importants**, de l'ordre de 17 à 19% de l'ensemble des déplacements internationaux.

Figure 3 : destinations finales des passagers internationaux au départ des régions



Source : MIDT - Estimations : DGAC

## Des vols directs pour des déplacements court/moyen-courriers...

L'essentiel des déplacements internationaux court/moyen-courriers (85% d'entre-eux) est réalisé sur des vols directs (tableau 3)<sup>7</sup>.

C'est notamment le cas pour les déplacements vers l'Union européenne (84%), pour le Maghreb (93%).

Cette situation témoigne de l'important développement de l'offre de liaisons internationales court/moyen courriers au départ des aéroports régionaux.

En fait, ce trafic direct est concentré sur très peu de pays : 95% des trajets directs sont réalisés vers 18 pays. Ainsi le Royaume-Uni est la destination de 31% des déplacements sans correspondance, la Tunisie 9%, l'Allemagne 7%, l'Espagne, l'Italie 6% chacun et le Maroc et l'Algérie 5%.

## ... des vols en correspondance pour des déplacements long-courriers

**Cependant, les déplacements sur des destinations long-courriers**, encore peu nombreux au départ des aéroports régionaux (14% des déplacements internationaux), **se font essentiellement via un vol en correspondance (78%)**. C'est le cas notamment pour les déplacements vers l'Amérique (86% se font via un vol en correspondance), vers l'Asie (92%) et l'Océanie (100%).

Cette situation s'explique par la faiblesse de l'offre long-courrier au départ des aéroports régionaux, faiblesse liée elle-même à celle de la demande et à la concurrence de l'offre des grandes plateformes de correspondance, tant en termes de fréquences que de tarifs.

En dehors de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur qui propose des vols réguliers vers New-York (Delta Airlines) et vers Dubaï (Emirates), l'essentiel de l'offre pour des destinations lointaines est saisonnière et concerne des destinations touristiques (Afrique : Egypte, Sénégal ; Canada).

<sup>6</sup> Europe et Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie).

<sup>7</sup> En d'autres termes, 96% des vols directs sont court/moyen-courriers (tableau 4).

Tableau 3

| Destinations finales        | Vols directs | Vols avec correspondance | Total       |
|-----------------------------|--------------|--------------------------|-------------|
| Union européenne (à 25)     | 84%          | 16%                      | 100%        |
| Autres pays d'Europe        | 71%          | 29%                      | 100%        |
| Maghreb                     | 93%          | 7%                       | 100%        |
| <b>Court/Moyen-courrier</b> | <b>85%</b>   | <b>15%</b>               | <b>100%</b> |
| Afrique (hors Maghreb)      | 49%          | 51%                      | 100%        |
| Amérique                    | 14%          | 86%                      | 100%        |
| Asie                        | 8%           | 92%                      | 100%        |
| Océanie                     | 0%           | 100%                     | 100%        |
| <b>Long-courrier</b>        | <b>22%</b>   | <b>78%</b>               | <b>100%</b> |
| <b>Total</b>                | <b>76%</b>   | <b>24%</b>               | <b>100%</b> |

Source : MIDT - Estimations : DGAC

Les destinations des vols avec correspondance sont très diversifiées : deux tiers du trafic concernent vingt pays (Etats-Unis 13%, Allemagne 8%, Italie 7%, Royaume-Uni 6%, Espagne 5%, Canada 4%...). Cet émiettement de la demande au niveau régional est, sans doute, un des obstacles à l'exploitation régulière et pérenne de vols sur de telles destinations.

Tableau 4

| Destinations finales        | Répartition par région |                          |
|-----------------------------|------------------------|--------------------------|
|                             | Vols directs           | Vols avec correspondance |
| Union européenne (à 25)     | 71%                    | 42%                      |
| Autres pays d'Europe        | 6%                     | 9%                       |
| Maghreb                     | 19%                    | 5%                       |
| <b>Court/Moyen-courrier</b> | <b>96%</b>             | <b>55%</b>               |
| Afrique (hors Maghreb)      | 2%                     | 7%                       |
| Amérique                    | 1%                     | 24%                      |
| Asie                        | 0%                     | 13%                      |
| Océanie                     | 0%                     | 1%                       |
| <b>Long-courrier</b>        | <b>4%</b>              | <b>45%</b>               |
| <b>Total</b>                | <b>100%</b>            | <b>100%</b>              |

Source : MIDT - Estimations : DGAC

## Des «hubs» spécialisés par destination

Certains «hubs» sont utilisés pour des destinations long-courriers, d'autres pour des destinations court/moyen-courriers. Ainsi, parmi les sept premiers «hubs» utilisés au départ des régions -74% des correspondances effectuées-, on distingue :

- les «hubs» long-courriers ; c'est le cas notamment de **Paris-Charles-de-Gaulle, Francfort, Amsterdam et Madrid**.

La majorité des correspondances (ou presque) réalisées sur ces plates-formes concerne des destinations lointaines : 61% pour Paris-Charles-de-Gaulle, 56% pour Francfort, 48% pour Amsterdam et 43% pour Madrid.

Ces «hubs» sont plus ou moins spécialisés :

- Paris-Charles-de-Gaulle est largement diversifié pour l'ensemble des destinations long-courriers ;
- Francfort l'est également sur l'ensemble des faisceaux à l'exception de l'Afrique ;
- Amsterdam «privilegie» l'Amérique du nord et l'Asie ;
- Madrid est très fortement orienté vers l'ensemble de l'Amérique latine.

- Les «hubs» court/moyen-courriers ; c'est le cas notamment de **Munich, Lyon et Milan** où 70% des correspondances (et davantage) concernent des destinations court/moyen-courriers :

- Munich est comparativement plus tourné vers les pays européens non membres de l'UE que Milan ou Lyon ;
- l'aéroport de Lyon présente la particularité d'être une plate-forme de correspondances essentiellement centrée sur les destinations court/moyen-courriers (et notamment sur l'Europe), cet aéroport ne disposant quasiment pas de liaisons long-courriers.

Tableau 5

| Destinations finales        | CDG<br>(35%) | FRA<br>(12%) | AMS<br>(8%) | MUC<br>(7%) | LYS<br>(5%) | MPX<br>(5%) | MAD<br>(5%) |
|-----------------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| UE (à 25)                   | 31%          | 33%          | 39%         | 66%         | 86%         | 57%         | 55%         |
| Autres pays d'Europe        | 7%           | 10%          | 13%         | 17%         | 9%          | 10%         | 0%          |
| Maghreb                     | 1%           | 1%           | 0%          | 0%          | 5%          | 2%          | 2%          |
| <b>Court/Moyen-courrier</b> | <b>39%</b>   | <b>44%</b>   | <b>52%</b>  | <b>83%</b>  | <b>99%</b>  | <b>69%</b>  | <b>57%</b>  |
| Afrique (hors Maghreb)      | 11%          | 4%           | 6%          | 0%          | 0%          | 8%          | 7%          |
| Amérique                    | 32%          | 30%          | 27%         | 11%         | 0%          | 8%          | 36%         |
| Asie                        | 17%          | 22%          | 15%         | 6%          | 0%          | 15%         | 0%          |
| Océanie                     | 1%           | 1%           | 0%          | 0%          | 0%          | 0%          | 0%          |
| <b>Long-courrier</b>        | <b>61%</b>   | <b>56%</b>   | <b>48%</b>  | <b>17%</b>  | <b>1%</b>   | <b>31%</b>  | <b>43%</b>  |
| <b>Total</b>                | <b>100%</b>  | <b>100%</b>  | <b>100%</b> | <b>100%</b> | <b>100%</b> | <b>100%</b> | <b>100%</b> |

Source : MIDT - Estimations : DGAC

A chaque «hub», une compagnie. Ainsi, Air France préachemine les passagers vers ses «hubs» : Paris-Charles-de-Gaulle et Lyon, Lufthansa vers Francfort et Munich, Ibéria vers Madrid et KLM sur Amsterdam.

## Des aéroports régionaux plus ou moins «spoke»

Plus l'activité de l'aéroport est importante et les déplacements internationaux nombreux, plus ils alimentent les «hubs» (rappelons qu'en moyenne 24% des déplacements internationaux se font via une plate-forme de correspondance), jouant donc un rôle de «spoke», cf figure 4.

Dans certains aéroports, l'essentiel des déplacements internationaux se fait via un «hub», tel est le cas pour Ajaccio (52%), Brest (53%), Clermont-Ferrand (65%) et Rennes (92%).

Au départ d'autres plates-formes, le rôle de «spoke» est plus faible en valeur relative mais important en volume de trafic. Tel est le cas de Marseille, par exemple, où 30% des déplacements internationaux se fait via une plate-forme de correspondance. D'autres aéroports jouent dans un rôle équivalent : Bordeaux (39%), Strasbourg (37%), Toulouse (32%), Lyon (29%).

Sur d'autres plates-formes d'importance plus modeste en général, telles Beauvais, Lourdes, Lille, Carcassonne, Bergerac, Chambéry et Perpignan etc., les déplacements internationaux se font essentiellement par liaison directe. Il s'agit de trafic «point à point» (à plus de 95% pour les cas cités), concernant des destinations court/moyen-courriers. Dans ce cas, le rôle de «spoke» est négligeable.



## Aéroports régionaux et déplacements internationaux : synthèse et perspectives

L'importance des déplacements internationaux au départ des aéroports régionaux est significative : 12 millions de passagers au départ, plus de la moitié du trafic total de ces aéroports.

Ces déplacements se sont considérablement développés ces dix dernières années mais demeurent concentrés sur des destinations court/moyens, vers l'Europe et le Maghreb (86% des déplacements). L'offre y étant assez dense et diversifiée, la plupart de ces déplacements se font à partir de liaisons directes existantes (85% des cas).

Pour les déplacements long-courriers, la situation est différente : leur importance, bien que mal connue, reste modeste. Elle est estimée de l'ordre de 1,8 million de passagers au départ (14% des déplacements internationaux) qui pour la plupart (78%) transitent par des «hubs».

En fait, ces déplacements long-courriers sont très dispersés, à la fois sur l'ensemble du territoire national -même si l'on observe une certaine concentration sur les «grandes» plates-formes régionales- et, en termes de destinations.

**Insuffisances de l'offre et de la demande expliquent en partie cette situation.**

S'agissant des aspects juridiques, l'offre (contrairement au marché communautaire complètement libéralisé depuis 1997) est soumise à des accords bilatéraux entre la France et les pays tiers et, conformément au CIADT<sup>8</sup> de décembre 2003, l'Etat s'efforce de promouvoir les aéroports régionaux lors de la négociation des accords bilatéraux, en élargissant le tableau des routes.

Pour autant, la contrainte économique est déterminante car l'offre des compagnies aériennes sur les aéroports régionaux ne peut se développer que si elle est attractive, suffisamment diversifiée et compétitive au niveau tarifaire, par rapport à celle des hubs.

En ce domaine, **des évolutions sont à attendre**, notamment pour les déplacements vers les Etats-Unis et le Maroc.

En effet, la Commission européenne dispose maintenant pour les droits de trafic de mandats de négociation pour les Etats-Unis, le Maroc et les pays des Balkans. Les accords en cours de signature ou en préparation s'inscrivent dans une logique de libéralisation. Ainsi, toute compagnie communautaire pourra, à

Extraits du CIADT du 18 décembre 2003<sup>8</sup>

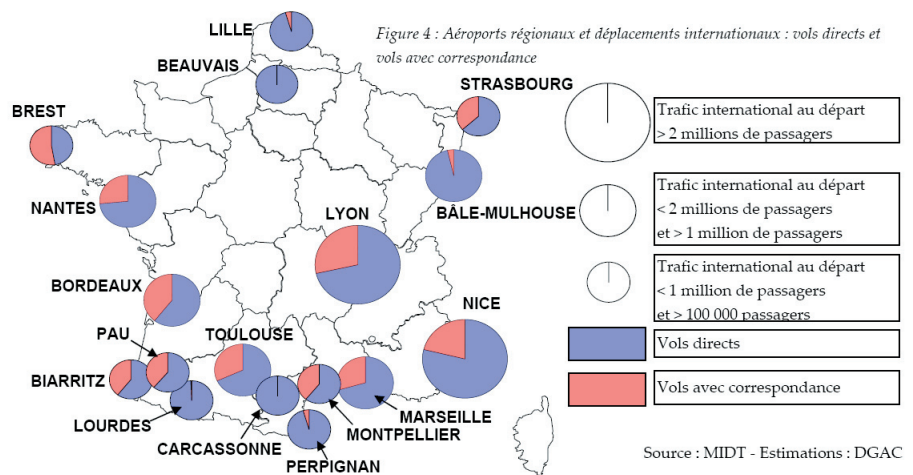
«En dehors de l'espace communautaire où le transport aérien est libéralisé, les relations aériennes entre pays sont régies par des accords bilatéraux portant sur les droits de trafic. Ces accords constituent un moyen privilégié de l'Etat pour contribuer au développement des liaisons aériennes sur les aéroports régionaux».

Actuellement, la plupart de ces accords prévoient la possibilité pour les compagnies étrangères de desservir certains aéroports régionaux.

Cela étant, celles-ci donnent la priorité à Paris, le trafic potentiel y étant beaucoup plus important.

L'issue de l'accord avec les Etats-Unis (application prévue pour la saison 2006-2007) ouvrira des liaisons entre tous points de l'espace européen - donc les aéroports régionaux-, et les Etats-Unis, et réciproquement. Pour le Maroc, un accord de même nature est en cours et le vote du Conseil européen pourrait intervenir dès mars 2006, avec une application immédiate.

Cette nouvelle étape dans la libéralisation du transport aérien ne fait que renforcer l'attractivité des aéroports régionaux pour les compagnies aériennes.



Dans un contexte économique assez favorable au transport aérien, alors que les grands «hubs» sont confrontés pour le moyen terme, à des problèmes de capacité, de tels accords ouvrent des opportunités aux aéroports régionaux. Il est en effet fort probable que des initiatives en matière d'offre de liaisons internationales court/moyen-courriers mais également long-courriers vont se développer au cours des prochains mois. ■

### Source et méthodologie

- La DGAC publie le nombre de passagers par destination de vol.

- Dans cette note, ce sont principalement des données MIDT (Marketing Information Data Tape) qui sont utilisées. Elles permettent, contrairement aux statistiques de la DGAC, de connaître l'origine et la destination réelles des passagers aériens (que ce déplacement soit réalisé par un trajet direct ou avec une ou plusieurs correspondances). Elles portent sur l'année 2004.

Ces données MIDT ont été traitées par Airclaims pour le compte de la DAST.

- Cette note porte sur les déplacements internationaux de passagers (résidents ou non en France) au départ des aéroports régionaux. Dans la mesure où les trajets sont généralement identiques à l'aller et au retour, ces données peuvent être considérées comme représentatives de l'ensemble du trafic international.

- L'aéroport de correspondance est le premier aéroport sur lequel un passager aérien change de vol pour se rendre sur sa destination finale.

<sup>8</sup> Comité interministériel d'aménagement du territoire.