

LES HUBS, TOUJOURS INDISPENSABLES À L'INTERNATIONALISATION DES AÉROPORTS RÉGIONAUX

Les aéroports régionaux, avec 55,6 millions de passagers en 2006¹, captent une part croissante du trafic de la métropole. Depuis 2000, l'essentiel de leur croissance est liée à l'ouverture vers l'international, notamment sous l'effet des compagnies à bas-coûts. Les aéroports régionaux accueillent ainsi plus de 30% du trafic international de la métropole et plus de 40% du trafic vers l'Union européenne. Malgré l'ouverture de nombreuses liaisons internationales sur ces aéroports, l'utilisation d'une plate-forme de correspondance reste nécessaire pour environ un quart des passagers. Il s'agit d'un marché suffisamment attractif pour être l'enjeu d'une concurrence significative entre compagnies aériennes françaises et européennes.

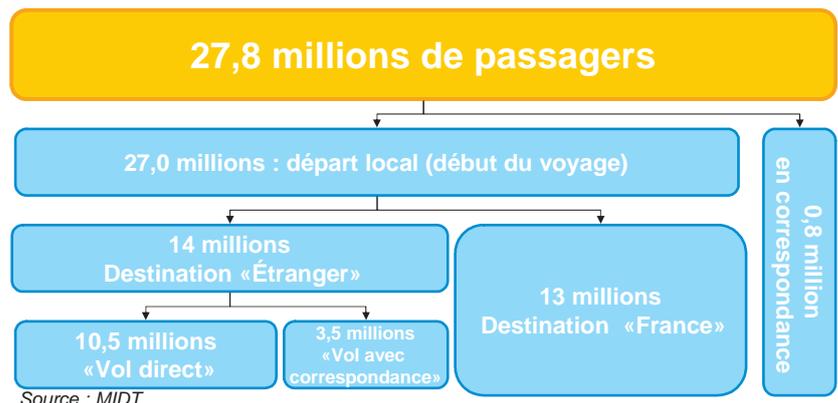
Quelques données : trafic observé et trafic «Origine/Destination»

Remarque : les aéroports affichent, en 2006, 26,6 millions de passagers sur des vols à destination internationale. C'est le **trafic observé** (source DGAC).

En réalité, les passagers qui se rendent vers des destinations internationales sont plus nombreux (28 millions) car certains utilisent un vol intérieur de pré-acheminement sur Paris-CDG, pour ensuite prendre un vol en correspondance. Les données de trafic observé par vol ne permettent pas de connaître l'**origine et la destination réelles des passagers**, contrairement aux données MIDT (Marketing Information Data Tape) (cf Source et méthodologie, page 4) sur lesquelles sont basées les analyses suivantes.

On compte 27,8 millions de passagers au départ des aéroports régionaux, dont moins d'un million sont en correspondance sur ces aéroports. Pour 27 millions de passagers, les aéroports régionaux constituent le début de leur voyage. Parmi ces passagers, 14 millions se rendent à l'étranger et 13 millions effectuent un voyage en France (en métropole ou vers les DOM-TOM). Sur les 14 millions de passagers internationaux, un quart utilise des aéroports de correspondance afin d'atteindre leur destination finale, soit 3,5 millions de passagers.

Passagers au départ des aéroports régionaux



De plus en plus de liaisons internationales²

Au cours des 10 dernières années, le trafic international des aéroports régionaux a augmenté rapidement (+8,6% l'an) tandis que le trafic intérieur est resté stable autour de 23 millions de passagers. Ce phénomène est particulièrement marqué depuis 2004. Ainsi en deux ans, le trafic intérieur a progressé de 1,8% l'an alors que le trafic international a augmenté de 10,6% l'an.

Trafic de passagers des aéroports régionaux (en flux)

(millions)	Trafic intérieur	Trafic international	Total
1996	24,0	11,7	35,7
2000	27,2	18,2	45,4
2004	22,6	21,8	44,4
2006	23,5	26,6	50,1

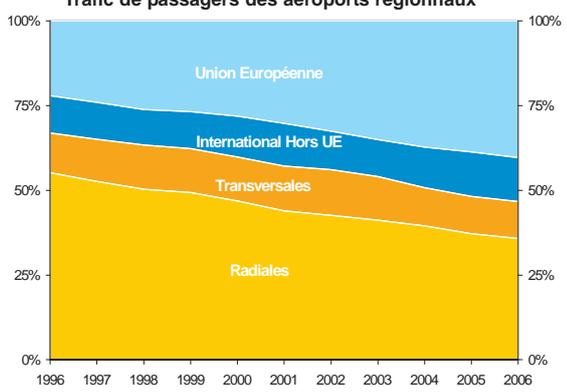
Source : DGAC

Aujourd'hui les liaisons internationales sont devenues majoritaires (53% du trafic), alors qu'elles ne représentaient qu'un tiers du trafic en 1996, notamment sous l'effet de la forte croissance du trafic vers

l'Union européenne (40% des passagers en 2006 contre 22% en 1996).

Le trafic intérieur n'a, quant à lui, cessé de décroître en valeur relative (47% du trafic en 2006 contre 67% en 1996) ; la concurrence du TGV et une maturité de la demande pour ces destinations en sont à l'origine. La mise en service du TGV méditerranée en 2001 a amplifié ce phénomène.

Trafic de passagers des aéroports régionaux



Source : DGAC

¹ Le trafic aéroportuaire (arrivée + départ) s'élève à 55,6 millions de passagers en 2006 (trafic intérieur des liaisons radiales : 17,9 millions, des liaisons transversales : 10,9 millions, des liaisons DOM : 1,2 millions, des liaisons internationales : 26,6 millions), soit 27,8 millions de passagers au départ. Dans le tableau ci-dessus, les 50,1 millions de passagers

correspondent à des flux de trafic : les passagers des liaisons transversales n'y sont comptés qu'une seule fois (10,9 millions/2, soit 5,5 millions -chiffre arrondi-).

² Il s'agit du trafic des vols à destination de l'international (trafic observé).

Plusieurs raisons expliquent le développement du trafic international.

- L'ouverture économique et touristique ;

en effet le développement du transport aérien est directement liée à la croissance économique (voir note thématique n° 6).

- Le développement de l'offre au départ des aéroports régionaux ; il existe désormais plus de 260 liaisons régulières internationales au départ des régions contre 212 en 2004³. Cette offre s'est également diversifiée du point de vue des compagnies : 58 compagnies opéraient des liaisons internationales en 2004, elles sont 67 aujourd'hui⁴.

- L'implantation avec succès des compagnies à bas coûts ;

le trafic de ces compagnies s'est fortement développé en France, et notamment dans les régions (11,8 millions de passagers en 2006, en croissance de 22,5% par rapport à 2005). Les aéroports régionaux captent ainsi les deux tiers du trafic international des compagnies à bas coûts.

▷ **Le trafic international au départ des régions : un trafic majoritairement capté par les compagnies étrangères**

Une grande partie du trafic des aéroports régionaux est internationale ; elle est exploitée dans une très large majorité par des compagnies étrangères. Sur les 27 millions de passagers internationaux au départ ou à l'arrivée des aéroports régionaux, seuls 3 millions voyagent avec une compagnie française, soit une part de marché de 11% environ.

Parmi les compagnies étrangères, les compagnies à bas coûts captent une part croissante du trafic. Entre 2000 et 2006, leur trafic a augmenté en moyenne de 36% par an passant de 1,8 million à 11,8 millions. Les deux principales compagnies à bas coûts présentes en France, easyJet et Ryanair, réalisent à elles seules 77% de ce trafic. Viennent ensuite les compagnies « traditionnelles », comme Lufthansa, British Airways ou KLM.

La situation est inversée pour le trafic à l'intérieur de la métropole. Il est entièrement exploité par des compagnies françaises, à l'exception notable d'easyJet avec des vols entre Paris et Toulouse, Nice et Bâle Mulhouse ainsi qu'entre Bâle-Mulhouse et Nice.

Le continent américain attire la moitié des passagers long courrier, devant l'Asie et l'Afrique (un passager sur quatre chacun). Les Etats-Unis constituent la principale destination long courrier, avec 25% des passagers.

Cette situation est principalement liée à l'offre aérienne essentiellement orientée vers l'Europe et le Maghreb. Seules quelques liaisons long courrier sont exploitées : par exemple au départ de Nice vers les Etats-Unis et Dubaï, ou au départ de Marseille vers le Sénégal et vers le Canada, avec des vols saisonniers.

Par rapport à 2004, objet de la précédente note sur ce même thème (cf page 4), la répartition des déplacements par grande zone géographique est équivalente : un peu plus importante vers l'Europe en 2006 (66%) qu'en 2004 (64%) au détriment, entre autres, du Maghreb (respectivement 14% en 2006, 15% en 2004).

▷ **Un passager sur sept utilise une correspondance pour se rendre à sa destination finale**

Quelle que soit la destination au départ des aéroports régionaux, 15% de passagers effectuent un vol avec une correspondance alors que 85 % des passagers empruntent des liaisons directes vers leur destination finale.

La majorité de ces correspondances « avion-avion » sont réalisées en France (54%), notamment à Paris-Charles de Gaulle (25%), Paris Orly (15%) et Lyon (8%). Les autres correspondances sont principalement effectuées en Allemagne (Francfort et Munich, respectivement 10% et 6% des correspondances), à Amsterdam (5%) et en Italie (Milan Malpensa, 4%).

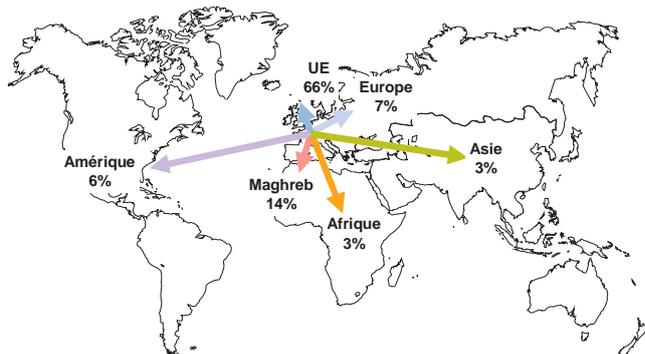
Pour se rendre à l'étranger, un passager sur quatre doit prendre une correspondance.

Au contraire, pour aller en métropole, 95% des passagers empruntent un vol direct pour atteindre leur destination. La situation est cependant très contrastée selon le type de vol intérieur effectué. Pour se rendre à Paris, tous les passagers au départ des régions utilisent des liaisons directes. Alors que pour se rendre d'une région à une autre, 90% des passagers doivent passer par un hub (par Orly ou par Lyon).

Des déplacements internationaux en priorité pour des destinations proches

Les passagers internationaux au départ des régions (vols direct et vols en correspondance) se rendent en grande majorité dans des pays proches, en Europe (66%) ou dans le Maghreb (14% : Algérie, Maroc et Tunisie). Le trafic entre les régions et le Royaume-Uni est prépondérant : 25% des passagers internationaux au départ des régions. Le Maghreb, constitue la deuxième région de destination des voyageurs internationaux.

Destinations des passagers internationaux (direct et en correspondance) au départ des régions



Source : MIDT - Estimations DGAC

Des vols directs pour le moyen-courrier

Ainsi, le trafic moyen courrier est le principal moteur du transport aérien au départ des régions, que ce soit sur des liaisons directes ou avec correspondance(s). L'offre est adaptée pour ces destinations et permet globalement de voyager avec un vol direct. Seulement 15% des déplacements vers l'UE ou vers une autre destination moyen-courrier se font avec correspondance.

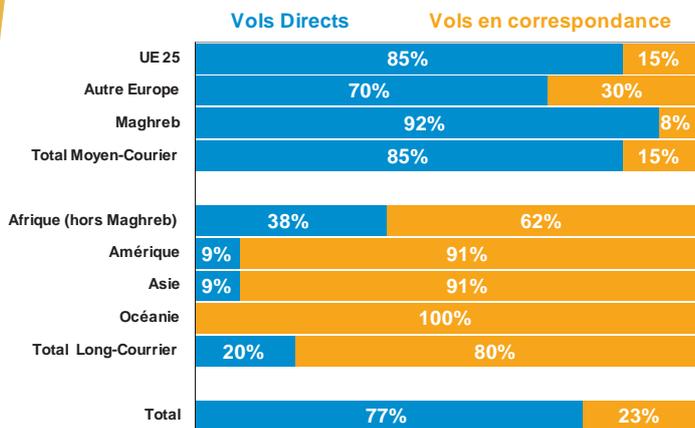
Des vols en correspondance pour le long courrier

Cette proportion s'inverse pour les déplacements long courrier. Compte tenu de la faiblesse de l'offre au départ des aéroports régionaux, 80% des passagers sont obligés d'effectuer une correspondance pour atteindre leur destination. Cette proportion atteint 91% pour les passagers à destination de l'Asie et de l'Amérique (voir Focus sur les États Unis)

La part de vols directs vers l'Afrique (38%) est en moyenne supérieure à celle de l'ensemble déplacements long courrier. En effet pour les pays touristiques tels que l'Egypte ou le Sénégal, des vols directs sont proposés, notamment des vols non réguliers organisés par les tour-opérateurs ou les agences de voyage

³Source OAG, nombre de liaisons internationales avec un trafic supérieur à 200 mouvements.
⁴Source OAG, nombre de compagnies ayant effectué plus de 200 mouvements internationaux.

Répartition des vols internationaux au départ des aéroports régionaux



Source : MIDT - Estimations DGAC

▷ Focus sur les États-Unis

Les États-Unis constituent la première destination long courrier au départ de la province avec 3% des passagers. Cette destination représente jusqu'à 12% des passagers internationaux en correspondance.

Hormis les passagers sur les liaisons au départ de Nice vers New York et Atlanta (environ 8% du trafic entre les aéroports régionaux et les États-Unis), tous les passagers utilisent nécessairement une plate-forme de correspondance. Paris-CDG est le principale hub utilisé (44%), devant Francfort, Londres Heathrow et Amsterdam (respectivement 18%, 12% et 9% des passagers).

Les principales destinations aux USA correspondent aux grandes villes. New York est la première destination finale avec 25% du trafic, puis viennent Los-Angeles (10%), San Francisco (7%) et Boston (6%). Cependant une part importante de ce trafic est également très éparpillée : plus de 20% du trafic est à destination de plus de cent aéroports américains.

Au départ de Lyon, on estime, sur la base des données MIDT de 2006, à plus de 150 000 le nombre de passagers à destination des Etats-Unis, avec trois destinations majeures : New-York (de l'ordre de 30 000 passagers), San Francisco (de l'ordre de 20 000) et Los Angeles (de l'ordre de 15 000).

▷ Focus sur l'Afrique

Le Maghreb est la première destination africaine avec plus de 80% des passagers. Pour se rendre en Afrique, 82% des passagers utilisent un vol, direct et 18% des passagers passent par un hub. Paris-CDG capte 31% de ce trafic en correspondance (principalement à destination de Maurice et de Madagascar). Casablanca, avec 28% des correspondances, constitue le second hub. Les passagers transitant par Casablanca se rendent essentiellement au Maroc et dans l'Afrique francophone. Les autres plates-formes utilisées, telles qu'Amsterdam ou Bruxelles, correspondent à un trafic spécifique. Par exemple, pour se rendre en Tanzanie, tous les passagers passent par Amsterdam alors que Bruxelles est le hub de référence pour la République Démocratique du Congo.

Des hubs en compétition pour les dessertes internationales

▷ Quels hubs au départ des régions ?

Les correspondances sont principalement réalisées en France (pour 41% des passagers), puis dans des pays proches tels que l'Allemagne (21% des passagers), les Pays-Bas, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni.

Paris-Charles de Gaulle est le principal hub utilisé au départ des régions avec près d'un passager en correspondance sur trois, suivi par les aéroports de Francfort et Munich, qui devançant Amsterdam, Madrid, Lyon et Milan.

Aéroports de correspondance utilisés pour un déplacement international au départ des régions

Paris-CDG	30%
Francfort	12%
Munich	8%
Amsterdam	7%
Madrid	5%
Lyon	5%
Milan-Malpensa	5%
Autres	28%

Source : MIDT - Estimations DGAC

Par rapport à 2004, on observe une diminution assez significative de l'importance de Paris-CDG, en tant que plate-forme de correspondance des passagers «régionaux» (35% en 2004 ; 30% en 2006), et une progression très discrète de l'importance de Munich au détriment d'Amsterdam.

▷ Avec quelle compagnie ?

À chaque hub correspond généralement une compagnie principale, celle basée sur la plate-forme. Entre 91% et 95% des correspondances sont effectuées par la compagnie basée sur l'aéroport (Air France sur Paris-CDG, Lufthansa sur Francfort...). Les autres correspondances sont réalisées en partage de code par des compagnies membres d'une même alliance (par exemple Northwest sur Amsterdam en raison des partages de code au sein de l'alliance SkyTeam).

Ainsi, Air France détient environ 40% des correspondances vers l'étranger au départ des régions, Lufthansa 20%, KLM 6%. Alitalia, Iberia et Bristish Airways capteraient chacun 5% de ce trafic. A noter que Royal Air Maroc capterait autour de 4% du trafic en correspondance.

▷ Les principaux hubs européens

Air France à Paris-Charles de Gaulle et Lufthansa à Francfort exploitent les deux principaux hubs européens. Chacune de ces compagnies réalise plus de 300 000 mouvements vers plus de 90 pays. Seul British Airways sur Londres Heathrow dessert autant de pays, mais un peu moins d'aéroports.

	Nb.de pays desservis	Nb. d'aéroports desservis
Air France - Paris-CDG	>90	>140
Air France - Lyon	+/- 15	40
Lufthansa - Francfort	>90	>140
Lufthansa - Munich	>50	+/- 100
British Airways - Londres Hr.	>90	>100
KLM - Amsterdam	>80	>120
Ibéria - Madrid	+/-50	>90

Source : BackOffice⁵

Les réseaux d'Air France et de Lufthansa sont légèrement différents. Lufthansa est seule à desservir, à partir de son principal hub, la Lituanie, l'Estonie ou le Qatar, alors qu'Air France est seule à desservir Maurice et le Cameroun. Le Maroc est mieux desservi au départ de Paris-CDG qu'à Francfort, tout comme la Tunisie, le Liban, le Chili et le Viêt-Nam. Au contraire, Lufthansa dessert plus fréquemment l'Autriche, la Norvège, la Croatie, Singapour ou la Thaïlande.

Concernant les autres hubs, celui d'Iberia à Madrid dessert le mieux l'Amérique du sud, notamment l'Equateur, le Costa Rica ou le Pérou. Au global, Iberia réalise près de 14 000 mouvements par sens vers cette région chaque année, contre moins de 9 000 pour Air France sur Paris-CDG et 4 000 pour Lufthansa à Francfort. Le hub d'Air France sur Lyon est orienté sur l'Union européenne de manière quasi exclusive.

⁵ Source : BackOffice, y compris les partages de code, 2006, Nombre de pays ayant au moins un mouvement, nombre de liaisons ayant au moins 500 mouvements sur l'année.

▷ Certains aéroports régionaux ont des relations «privilegiées» avec certains hubs

Si Paris-CDG est le principal aéroport de correspondance et Francfort le deuxième, cette situation n'est pas homogène pour l'ensemble des aéroports régionaux.

Les principaux aéroports régionaux disposent généralement de liaisons vers les hubs européens majeurs. Les hubs sont alors en compétition pour capter le marché des passagers en correspondance. Par exemple, Nice bénéficie des liaisons vers les principaux hubs européens. La concurrence entre ces hubs est particulièrement importante : ainsi 14% des correspondances se font à Paris-CDG et autant à Francfort ; Zurich capte 13% des correspondances, Munich, 10% et Londres Heathrow, 9%.

Sur Lyon, Paris-CDG est le principal hub (25%), loin devant Francfort (16%). Sur Bordeaux, l'absence de liaison vers Francfort explique l'importance de la part de Paris-CDG (35%) et Munich (17%).

Au contraire, sur les aéroports avec un trafic plus faible, la concurrence entre hubs est moins importante, voire inexistante. Il n'existe en général qu'une liaison alimentant un seul hub. Dans ce cas, toutes les correspondances sont réalisées sur cette plate-forme. C'est le cas par exemple de Lorient. Bien que disposant de plusieurs liaisons internationales (notamment à bas coûts vers le Royaume-Uni et l'Irlande), l'aéroport n'est relié qu'aux hubs d'Air France (Paris-CDG et Lyon).

▷ Une spécialisation des hubs

Le choix d'une plate-forme de correspondance varie selon la région de destination. Ainsi, Lyon, Munich et Milan sont essentiellement orientés vers le moyen-courrier. Sur ce segment, Munich est le deuxième hub (12%), derrière Paris-CDG (20%) mais devant Francfort (11%). Lyon, avec 8% des passagers en correspondance, se place en quatrième position.

Les hubs de Francfort, Amsterdam et Madrid sont, quant à eux, orientés de manière équilibrée entre les destinations long courrier et moyen courrier.

Paris-CDG et Londres Heathrow sont, pour leur part, des plates-formes clairement orientées vers les destinations long courrier : respectivement 64% et 82% de leurs correspondances. Autrement dit, au départ des aéroports régionaux, Paris-CDG capte 43% des correspondances long-courrier, devant Francfort (14%), Amsterdam (7%), Londres-Heathrow et Madrid (6% chacun).

▷ Les correspondances à Paris-CDG : d'où vient-on ? où va-t-on ?

Le trafic de correspondance à Paris-Charles de Gaulle est majoritairement un trafic «international/ international» (77% des correspondances).

Il s'agit principalement de correspondances «moyen-courrier/long-courrier» (56%), notamment entre l'Union européenne et l'Amérique (26%). La part des correspondances «long-courrier/long-courrier» est significative (13%) ; il s'agit principalement de passagers voyageant entre l'Amérique et l'Asie ou l'Afrique (12% des passagers en correspondance). 8% des correspondances de Paris-CDG concernent uniquement du moyen-courrier (principalement à l'intérieur de l'Union européenne).

Le trafic en correspondance «France-international» représente 23% des correspondances de Paris-CDG, dont 14% pour des vols long courrier et 8% pour des vols moyen-courrier. Il représente quelques 2 millions de passagers, soit l'équivalent des passagers effectuant une correspondance avion/TGV sur Paris-CDG (Voir Note thématique n°4).

PERSPECTIVES

▷ La complémentarité modale : un report possible des correspondances air/air

La croissance du trafic aérien et notamment le développement des compagnies à bas coûts ont permis l'accroissement du nombre de liaisons aériennes et leur fréquence au départ des aéroports régionaux. Toutefois, plus les distances sont grandes, plus ces trafics sont marginaux. L'organisation des hubs permet donc d'offrir aux passagers une multiplication des destinations tout en limitant le nombre de liaisons aériennes.

Cependant dans les années à venir, ces plates-formes de correspondance risquent d'être confrontées à une limitation des capacités aéroportuaires.

Le report du trafic aérien vers le ferroviaire, sous l'effet du développement des lignes à grande vitesse et de l'intermodalité, semble toutefois limité.

Environ 2 millions d'individus provenant des régions sont en correspondance à Paris-CDG pour se rendre à l'étranger. Le report de tous ces passagers correspondrait à un peu moins d'un an de croissance du trafic aérien, soit un effet relativement limité. Ce report se traduirait en revanche par un développement très important du trafic en correspondance Air/Fer : un doublement par rapport à son niveau actuel, estimé à 2 millions de passagers en 2006.

Une prochaine enquête de la DAST (courant 2008) portera sur le sujet de la complémentarité modale Air/Fer et viendra actualiser ces éléments.

▷ Source et méthodologie

- La DGAC publie le nombre de passagers par destination de vol (trafic observé).

- 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 2006. Ces données MIDT ont été traitées par DKMA 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. Elles constituent néanmoins une estimation.

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

- Pour mémoire, cette même analyse a été publiée dans la Note thématique n°3, sur la base des données 2004.