

## **Impact des coûts de transport sur le développement touristique des Territoires, en particulier celui des vols « à bas prix »**



# CONSEIL NATIONAL DU TOURISME

## Groupe de travail sur l'impact des « bas prix »

Président du GT

Jacques SABOURIN  
Délégué général de l'UAF

Rapporteur

Michel SOCIE,  
Inspecteur général de l'Équipement



## Préambule

Le Secrétaire d'Etat à la consommation et au Tourisme a demandé au Conseil national du Tourisme (CNT) qu'une étude soit faite sur « l'impact des coûts de transport sur le développement touristique des Territoires, en particulier celui des vols à bas prix ».

A cet effet un groupe de travail a été constitué au sein de la quatrième section du CNT, dont la présidence a été confiée à M. Jacques Sabourin, délégué général de l'Union des aéroports français, membre de la section.

Parallèlement, le CNT a sollicité par lettre du 16 janvier 2008 le Conseil général des Ponts et Chaussées afin qu'un rapporteur pour cette étude lui soit fourni. Le vice Président du CGPC a désigné à cet effet M. Michel Socie, inspecteur général de l'Equipement.

Le sujet proposé pour l'étude de l'impact des coûts de transport sur le développement touristique est vaste, couvrant l'ensemble des moyens de transport. Compte tenu du délai imparti au groupe de travail pour cette première approche, l'examen effectué dans le cadre du présent rapport est circonscrit à l'activité des compagnies aériennes dites « low cost » (LC) ou selon la terminologie adoptée en France « à bas coûts ».

Le rapport, après un bref rappel historique sur la mise en oeuvre du LC en Europe, présentera la situation de ce type d'exploitation sur les aéroports français et dégagera les avantages et les risques de cette desserte pour le développement touristique des territoires. Après avoir analysé les contraintes au développement de cette activité, il examinera les propositions concernant l'appui à donner à ce secteur.

Seront dans ce cadre :

- analysés les derniers rapports de l'Assemblée nationale et ceux remis au gouvernement par MM. Beigbeger et Attali.
- recueilli l'avis des organismes concernés de l'industrie touristique et aéronautique.

Le groupe de travail formulera enfin ses propres recommandations pour un développement durable de cette activité dans un cadre concurrentiel transparent.

Pour la réalisation de ce rapport, le groupe de travail a pris connaissance des études disponibles sur le sujet et a auditionné les principales personnalités et organismes assurant le suivi de cette activité, dont la liste figure en annexe.

Il est enfin rappelé que les passagers aériens (pax), étant comptabilisés au départ et à l'arrivée dans les aéroports, il est nécessaire de diviser par deux leur nombre afin d'obtenir celui des touristes.



---

---

---

## *sommaire*



---

<i>Préambule</i> .....	5
<i>Synthèse</i> .....	11
<i>Résumé des recommandations</i> .....	13
<b>1 Un bref rappel historique permet de remettre en perspective l'exploitation des compagnies à bas coûts (LC)</b> .....	15
1.1 <i>Les critères de l'exploitation LC</i> .....	15
1.1.1 <i>Il n'y a pas de définition du LC mais un ensemble de critères permettant de caractériser ce type d'exploitation</i> .....	15
1.1.2 <i>Le marché européen des LC est relativement récent mais il est en forte progression, favorisée par la libre circulation dans une Europe élargie</i> .....	16
1.1.3 <i>Les compagnies LC ont des stratégies et des pratiques commerciales qui diffèrent sensiblement</i> .....	18
1.1.4 <i>Les grandes compagnies LC « s'europanisent » en créant des bases hors de leurs pays d'origine</i> .....	19
1.1.5 <i>Les compagnies LC opèrent un double mouvement d'essaimage dans de nouveaux pays et de concentration dans les pays majeurs</i> .....	19
1.2 <i>La France est dans une situation particulière</i> .....	20
1.2.1 <i>Du fait de la position hégémonique d'Air France, elle ne possède pas de vraies compagnies LC mais des compagnies mixtes</i> .....	20
1.2.2 <i>Son positionnement géographique en fait un pays fortement récepteur de trafic aérien et moyennement émetteur</i> .....	21
1.2.3 <i>La forte densité de ses aéroports facilite l'exploitation des compagnies européennes dans un contexte de concurrence insuffisante</i> .....	21
1.2.4 <i>Le choix du groupe Air France est de privilégier le trafic de correspondances sur un nombre limité de hubs</i> .....	22
1.2.5 <i>Cette situation place de nombreux aéroports régionaux en situation de concurrence, favorisant l'émergence d'un nouveau concept d'aéroport ou d'aérogare à bas coûts</i> .....	22
<b>2. La desserte LC du territoire français reflète des situations très différentes</b> .....	25
2.1 <i>Le trafic des compagnies LC est en progression rapide, mais cette dernière profite davantage à Paris qu'à la Province</i> .....	25
2.2 <i>De nombreux aéroports régionaux sont désormais dépendants du trafic LC</i> .....	26
2.3 <i>Le trafic LC reste pour la France majoritairement à l'import, mais la tendance diminue</i> .....	27
<b>3. Les avantages et les risques de l'exploitation des bas prix</b> .....	29
3.1 <i>Les retombées économiques régionales sont unanimement reconnues</i> .....	29
3.2 <i>L'amélioration des infrastructures est-elle toujours justifiée?</i> .....	30
3.3 <i>Le relèvement du niveau du contrôle aérien n'est pas nécessaire lorsque le volume du trafic est insuffisant</i> .....	31
3.4 <i>Certaines aides locales sont juridiquement fragiles</i> .....	31
<b>4. Les contraintes au développement du LC en France</b> .....	33

---

---

4.1 La fiscalité aéronautique fait supporter à l'utilisateur la totalité des coûts y compris ceux des missions régaliennes.....	33
4.2 Les grands aéroports ressortissent encore d'une réglementation maintenant le contrôle des prix. ....	34
4.3. Les contraintes environnementales brident le développement des grands aéroports mais ce n'est pas spécifique à la France.....	35
4.3.1 La fiscalité environnementale serait néanmoins plus lourde en France que sur les autres grands aéroports européens.....	35
4.3.2 Les limitations de capacité sont des freins importants au développement, notamment en région parisienne qui manque de créneaux horaires.....	36
4.3.3. Le régime des sanctions est plus lourd en France et repose sur une réglementation complexe, mal connue et parfois difficilement applicable.....	37
4.4. Les contraintes sociales gênent l'installation des LC en France. ....	37
4.5. Les études comparatives montrent que les aéroports français sont sensiblement plus chers que leurs homologues européens.....	38
5. L'analyse du groupe de travail.....	41
5.1 Rappel des recommandations existantes sur le sujet.....	41
5.1.1. Le rapport de l'Assemblée Nationale, concernant le budget 2008, préconise une forte libéralisation du secteur de l'aviation civile.....	41
5.1.2 Le rapport Beigbender du 12 décembre 2007 réclame une levée des freins à la concurrence.....	41
5.1.3 Le rapport Attali, de Janvier 2008, propose d'accroître les possibilités d'accueil en région parisienne.....	42
5.2 Les différents rapports méconnaissent certaines réalités.....	42
5.2.1. La situation de la France en matière de LC est en progrès par rapport à celle qui existait précédemment. ....	42
5.2.2 L'insuffisance des trafics explique la situation des dessertes transversales.....	42
5.2.3 Le manque de créneaux horaires est bien connue des instances aéronautiques mais le choix de l'Europe est un compromis.....	43
5.2.4 Créer une aérogare LC à CDG, conduirait à renforcer la congestion de la NA des aéroports existants.....	43
5.2.5 Réduire la fiscalité aéronautique conduit à poser la question du bien fondé de l'imputation de la charge de certaines missions régaliennes aux usagers.....	44
5.2.6 La réforme du droit social concernant les personnels, allant dans le sens d'une plus grande flexibilité, est un sujet qui déborde le seul secteur aérien.....	44
5.3 Les auditions font apparaître des convergences sur le constat.....	44
5.3.1 Les administrations n'anticipent pas les évolutions.....	44
5.3.2 Les professionnels souhaitent une meilleure lisibilité de la fiscalité et des règles de concurrence.....	45
6 Les recommandations du GT.....	47
Annexe 2 : Références bibliographiques.....	53
Annexe 3 : Opinion de la DGAC sur la monétisation des créneaux. (Note transmise au GT).....	55

---

---

---

## *Synthèse*

Le rapport relatif à l'impact des compagnies dites « bas prix » sur le développement économique des territoires s'est attaché à :

- dégager les raisons du retard relatif de la France concernant l'activité de ce type de compagnies,
- faire le bilan des propositions permettant d'améliorer la situation à partir des rapports existants et sur la base des auditions des institutionnels et professionnels concernés.

L'analyse fait apparaître qu'au regard de sa situation géographique, économique et des habitudes de voyages des européens, notre pays a toujours présenté des singularités en matière aéronautique qui le distingue de nos voisins.

Cause ou conséquence de cette situation, la place prépondérante d'Air France et des aéroports parisiens dans le transport aérien français, a conduit au fait que la concurrence intérieure est faible et le trafic majoritairement centré sur la région parisienne.

Au delà de ce constat, la comparaison avec nos concurrents fait apparaître que les freins majeurs au développement du « bas prix » en France concernent :

- le poids exceptionnel de la fiscalité aéronautique au sens large (taxes et redevances), dont l'impact est particulièrement sensible sur le réseau court et moyen courrier,
- l'insuffisante utilisation des possibilités de flexibilité dans la fixation des tarifs, permise par la réglementation européenne.

Les enquêtes montrent en effet que la compétitivité des aéroports français n'est pas en cause dans leur activité principale, bien que les contraintes environnementales et sociales limitent cette productivité. La différence essentielle repose en effet essentiellement sur le surcoût des charges de sûreté. Celle ci est supportée intégralement en France par les usagers, au contraire de certains autres pays européens, dans le cadre d'une gestion non incitative.

En dépit de ces contraintes, l'accueil des compagnies « bas prix » ne pose pas de difficultés particulières sur les grands aéroports régionaux, dont certains ont mis en place des installations innovantes avec des aérogares dites également « bas prix ».

La situation est plus difficile sur les aérodromes secondaires, desservis majoritairement par des compagnies comme Ryanair, qui doivent apporter d'importantes aides financières au développement de ce trafic. Le rapport recommande qu'une bonne coordination des moyens puisse intervenir entre l'ensemble des acteurs régionaux concernés, afin que soient optimisées les retombées économiques indéniables de cette activité.

---

Il est enfin signalé qu'une Convention a été conclue le 28 janvier 2008 entre les ministres concernés et les professionnels français du secteur : constructeurs, compagnies et aéroports, aux termes de laquelle ces derniers s'engagent à intégrer les conséquences environnementales de leur activité dans la politique générale du « développement durable ».

---

## ***Résumé des recommandations***

- 1.** Simplifier et rendre plus cohérente la réglementation aéronautique
- 2.** Mettre fin au contrôle des prix applicable aux aéroports au profit d'une véritable régulation économique.
- 3.** Réduire et réorienter la fiscalité aéronautique en :
  - tenant davantage compte de l'avion que du passager,
  - réduisant le coût de la sûreté.
- 4.** Laisser aux aéroports une plus grande flexibilité dans l'application de leur politique commerciale comparable à celle de leurs concurrents européens.
- 5.** Développer, si nécessaire, un aéroport bas coût parmi les aérodromes périphériques de la région parisienne plutôt qu'une aérogare bas coûts à CDG, en raison de la congestion de la plate forme et de l'absence de demande des entreprises.
- 6.** Ne pas faire obstacle à la mise en oeuvre sur les grands aéroports provinciaux d'aérogares à bas coûts, à l'exemple de Marseille et Lyon.
- 7.** Encourager la desserte des aéroports secondaires par les compagnies bas coûts dans un cadre plus harmonisé au niveau régional.
- 8.** Fédérer dans cette perspective les initiatives des gestionnaires, des collectivités et des institutionnels du tourisme.
- 9.** Mieux utiliser la réglementation européenne notamment pour le financement des services d'intérêt général.
- 10.** Mettre en place un observatoire de la concurrence afin d'améliorer la transparence et la compétitivité des compagnies et des aéroports.

---

---

# 1 Un bref rappel historique permet de remettre en perspective l'exploitation des compagnies à bas coûts (LC).

## 1.1 Les critères de l'exploitation LC.

### *1.1.1 Il n'y a pas de définition du LC mais un ensemble de critères permettant de caractériser ce type d'exploitation.*

Bien qu'il n'existe pas de définition juridique ou économique des compagnies LC, l'exploitation de ces dernières est à distinguer de la mise en oeuvre, par les compagnies classiques, de tarifs bas qui sont souvent la conséquence des niveaux pratiqués par les précédentes.<sup>1</sup>

Outre ces deux catégories bien distinctes, il existe une catégorie intermédiaire pratiquant des tarifs bas, qui sont :

- des compagnies charter mixant des blocs de sièges attribués aux organisateurs de voyages et une offre ouverte à une clientèle individuelle par vente directe,
- des filiales bas coûts de compagnies classiques, créées en réaction à la concurrence des LC.

La distinction entre ces différentes catégories permettent de qualifier de LC une compagnie, lorsqu'un ensemble de critères est réuni basé sur l'exploitation suivante :

- des tarifs moyens inférieurs à ceux des compagnies classiques,
- des vols sans correspondance,
- un réseau court et moyen courrier, centré sur l'Europe et partiellement le bassin méditerranéen,
- des aéronefs moyen porteur de capacité homogène (de 100 à 180 places),
- une fréquence le plus souvent journalière, mise en oeuvre en principe pendant toute l'année<sup>2</sup>.

Le niveau de sécurité de ces compagnies est strictement identique à celui des compagnies classiques avec souvent des appareils plus récents.

---

<sup>1</sup> Hors saison Air France pratique sur l'ensemble de son réseau, y compris domestique, des tarifs promotionnels comparables à celui des compagnies à bas coûts (en Janvier/février 2008 : 49€ sur ses liaisons métropolitaines).

<sup>2</sup> Cependant, les compagnies comme Ryanair, exploitant vers des aéroports secondaires, mettent en oeuvre des vols saisonniers dont la multiplication sera à terme un risque pour l'équilibre financier de ces entreprises.



---

La différence essentielle entre compagnies classiques et LC réside dans le modèle économique propre à ces dernières, issu de celui développé aux Etats Unis et caractérisé par :

- une productivité supérieure dans l'emploi des personnels et des aéronefs,
- un type de réseau permettant une exploitation cadencée,
- une absence de transport de fret,
- une commercialisation assurée exclusivement en direct par le biais de l'internet,
- une rusticité des services avec paiement de tous les éléments de confort (bagages de soute, repas, boissons, priorité d'embarquement etc..).

Le niveau de rémunération des pilotes ne diffère pas de celui des compagnies classiques<sup>3</sup>, mais on doit relever que ces compagnies sont pour l'essentiel localisées dans les pays ayant globalement une fiscalité et des charges sociales réduites. Ce constat, valable pour les îles britanniques, l'Espagne, les Pays Bas et l'Europe de l'Est, l'est cependant moins pour l'Allemagne, la Scandinavie (ces deux pays conservent une exploitation mixte charter/LC) et l'Italie.

Si par définition la vocation des LC est de pratiquer des bas tarifs, il n'existe cependant, à la connaissance du GT, aucune étude publique permettant d'avoir une idée précise des prix réellement supportés par la clientèle<sup>4</sup>, toutes conditions de concurrence comparées (frais supplémentaires inclus), les tarifs promotionnels occultant la réalité du marché<sup>5</sup>.

On peut toutefois retenir sur la base d'enquêtes ponctuelles réalisées sur quelques aéroports que le différentiel moyen entre compagnies classiques et LC serait de l'ordre de 50%, avec des variations importantes selon les liaisons considérées et le degré de concurrence intégrant celle du TGV (Londres, Lyon, Marseille par exemple)<sup>6</sup>.

### ***1.1.2 Le marché européen des LC est relativement récent mais il est en forte progression, favorisée par la libre circulation dans une Europe élargie.***

Conçu aux Etats Unis avec Southwest Airlines en 1971, le LC a démarré en Europe dans les années 1990 avec la compagnie irlandaise Ryanair, suivie par d'autres transporteurs en Grande Bretagne, notamment Easyjet en 1995, puis par d'autres compagnies continentales nouvelles ou issues du charter

---

<sup>3</sup> les salaires peuvent être même supérieurs, ce qui n'est pas le cas des personnels commerciaux, intéressés par ailleurs aux ventes à bord.

<sup>4</sup> l'enquête réalisée par la DGAC en 2007 sur certains aéroports à ce sujet n'a pas été publiée.

<sup>5</sup> Le seul observatoire des tarifs existant à la DGAC concerne les liaisons avec l'outre-mer.

<sup>6</sup> Ryanair situe son tarif moyen à 44€ contre 66€ pour Easyjet, 220€ pour Air France et Lufthansa et 268€ pour British Airways.

Selon l'Association of European Airlines (AEA) qui regroupe pour l'essentiel les compagnies classiques, la part du LC en 2006 est estimée à 25% du marché des vols réguliers intra-européens<sup>7</sup>, en progression de 20% sur l'année précédente.

Les résultats affichés par l'Association européenne des compagnies aériennes à bas coûts (ELFAA) sont de 121 M de passagers transportés en 2007 (dont 49,5M pour la seule compagnie Ryanair), soit 19% de plus qu'en 2006 avec une flotte de 495 avions. Le coefficient de remplissage moyen est de 82%, pourcentage qui n'est cependant guère supérieur à celui de compagnies classiques comme Air France.

En France, d'après le rapport d'activités sur l'exercice 2007 de l'Union des Aéroports Français (UAF), la part du trafic passagers low cost dans les aéroports métropolitains s'élève à l'échelon national à 15,7% et à 23,3% sur les seuls aéroports régionaux. Ce trafic représente 23,9% millions de passagers en hausse globalement de 20% (+15,7% pour les aéroports régionaux et +27,5% pour Aéroports de Paris).

Le rapport du Parlement européen de décembre 2007 sur le secteur classe les 13 premières compagnies LC comme suit :

<i>Airline</i>	<i>Passengers (million)</i>	<i>Average load factor (%)</i>	<i>Number of daily flights</i>	<i>Number of routes</i>	<i>Permanent employées</i>	<i>Number of aircraft</i>
<i>Ryanair</i>	<i>40,5</i>	<i>83,0</i>	<i>450</i>	<i>440</i>	<i>3,500</i>	<i>120</i>
<i>Easyjet</i>	<i>33,7</i>	<i>84,6</i>	<i>765</i>	<i>278</i>	<i>4,220</i>	<i>121</i>
<i>Ari Berlin*</i>	<i>16,8</i>	<i>77,9</i>	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	<i>4,000</i>	<i>62</i>
<i>Flybe**</i>	<i>5,5</i>	<i>n.a.</i>	<i>270</i>	<i>116</i>	<i>1,700</i>	<i>36</i>
<i>Transavia.Com</i>	<i>5,1</i>	<i>84,0</i>	<i>78</i>	<i>105</i>	<i>1,463</i>	<i>27</i>
<i>Norwegian</i>	<i>5,1</i>	<i>79,0</i>	<i>160</i>	<i>83</i>	<i>650</i>	<i>20</i>
<i>Hapag-Lloyd Express***</i>	<i>4,6</i>	<i>79,3</i>	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	<i>na</i>	<i>18</i>
<i>Sterling</i>	<i>4,0</i>	<i>82,0</i>	<i>120</i>	<i>74</i>	<i>1,178</i>	<i>24</i>
<i>Wissair</i>	<i>3,0</i>	<i>80,0</i>	<i>63</i>	<i>49</i>	<i>460</i>	<i>9</i>
<i>Sky Europe</i>	<i>2,7</i>	<i>77,0</i>	<i>59</i>	<i>79</i>	<i>850</i>	<i>16</i>
<i>Myair.Com</i>	<i>1,1</i>	<i>73,0</i>	<i>24</i>	<i>37</i>	<i>190</i>	<i>5</i>
<i>Sverigeflyg</i>	<i>0,4</i>	<i>80,0</i>	<i>42</i>	<i>6</i>	<i>50</i>	<i>6</i>

\* *Air Berlin dba in March 2007 and later LTU in the same year. the number of aircrafts and N. of employees include dba ;*

\*\* *Flybe acquired BA Connect (the regional arm of British Airways) in 2007 except the routes out of London City airport ;*

\*\*\* *Hapag-Lloyd Express has been Fares Airline Association (ELFAA), 2007 ; websites airlines.*

<sup>7</sup> Le rapport Attali de Janvier 2008 évoque, sans citer de source, des parts de marché de 34% pour la moyenne européenne et de 17% pour la France, imputant cette situation à la domination d'Air France.

---

### ***1.1.3 Les compagnies LC ont des stratégies et des pratiques commerciales qui diffèrent sensiblement.***

Ces stratégies se répartissent en deux types principaux, illustrés par les compagnies EasyJet d'une part et Ryanair d'autre part.

- de façon générale la première exploite des vols entre des marchés et des aéroports de taille importante et se comporte comme le compétiteur des compagnies classiques, avec lesquelles elle est en concurrence directe. EasyJet s'intéresse au marché global des passagers aériens bidirectionnel (motifs affaires, personnels et tourisme) Outre le marché intra-européen, la compagnie a une véritable politique de développement sur les liaisons domestiques françaises qui la met en concurrence frontale avec le réseau du groupe Air France (AF). En revanche, n'ayant aucune liaison long courrier, elle ne recherche pas le trafic de correspondance et abandonne rapidement les liaisons concurrencées trop fortement par le TGV (cas du Paris-Marseille, maintenu par AF).
- Ryanair met en oeuvre des vols entre des aéroports de taille plus modeste, mais reliant un aéroport proche d'un fort marché émetteur (Standsted pour Londres, Charleroi pour Bruxelles, Beauvais pour Paris par exemple) à un aéroport régional secondaire, situé en général dans une zone touristiquement attractive et souvent sur des liaisons sans concurrence. Son objectif est d'attirer par les prix une clientèle sur sa propre notoriété davantage que sur la destination. Ryanair avait jusqu'ici une politique de desserte monodirectionnelle, s'adressant à une clientèle touristique individuelle, sur un axe globalement Nord/Sud. Pour maintenir sa compétitivité, elle multiplie les offres promotionnelles, ce qui la conduit à exercer une pression considérable sur les aéroports afin d'obtenir des avantages financiers importants, dans le cadre d'accords commerciaux en partie confidentiel. Ceux ci peuvent être résumés ainsi :
  - 50% de réduction sur la fiscalité aéronautique dans le cadre d'une enveloppe globale (au sens large, comprenant les taxes réglementées facturées finalement au niveau officiel et les redevances commerciales),
  - une aide dite « marketing », consistant à faire figurer l'aéroport dans le site internet de la compagnie. Cette aide est en fait une subvention par passager, variable selon les aéroports, allant de 5 à plus de 10€ par passager. La contrepartie de ces avantages est un trafic garanti de 100.000 passagers par fréquence quotidienne, mais sans aucune assurance de pérennité. L'expérience montre que la compagnie n'hésite pas à modifier ses dessertes, au profit d'un aéroport voisin, lorsque ses exigences ne peuvent être satisfaites (Mérignac pour Bergerac, Perpignan pour Gérone, Strasbourg pour Baden, Angoulême pour Poitiers etc..).

---

#### ***1.1.4 Les grandes compagnies LC « s'europeanisent » en créant des bases hors de leurs pays d'origine.***

Les deux compagnies leaders en France réalisent un trafic en 2006 de 6,5M de passagers pour la première et 4,4M pour la seconde. Les 10 compagnies suivantes se situent très loin derrière celles-ci avec un trafic se situant dans une fourchette de 0,5M à 0,2 M de passagers. Il s'agit, par ordre décroissant des compagnies Vueling (Espagne), SkyEurope, FlyBe, Sterling (charter/LC), Germanwings, Bmibaby, Transavia, DBA.

Une inflexion apparaît néanmoins dans la politique des deux compagnies principales qui, après avoir défriché l'essentiel du marché des aéroports situés en Grande Bretagne et en Irlande, développent des bases sur le continent et plus récemment sur le territoire français<sup>8</sup>. L'objectif est d'exploiter de nouvelles lignes domestiques, intra-européennes et même extra-européenne vers le Maroc. Ces lignes ont vocation à exploiter le marché export en profitant de l'accord de « ciel ouvert » entre l'UE et la Maroc, pays pour lequel la France constitue le premier marché.

Les autres compagnies LC répondent à des critères plus classiques et sont constituées des compagnies :

- d'Europe du Nord dont le trafic est majoritairement import pour la France,
- des pays récepteurs de tourisme (Espagne, Italie, Turquie, pays du Maghreb).

Dans de nombreux cas, il s'agit d'une adaptation des transporteurs classiques réguliers ou charters à la nouvelle donne du secteur. Une partie de ces nouveaux transporteurs sont cependant dans des situations financières délicates.

#### ***1.1.5 Les compagnies LC opèrent un double mouvement d'essaimage dans de nouveaux pays et de concentration dans les pays majeurs.***

En 2007, les principales compagnies LC exploitant en France restent, par ordre d'importance du trafic, EasyJet qui s'attribue 40% de part de ce marché suivi par Ryanair à environ 27%. La part de marché de ces deux compagnies est en baisse relative (notamment pour Easyjet) du fait de :

- la multiplication des transporteurs LC dans la plupart des pays européens notamment dans l'Europe centrale et de l'Est,

---

<sup>8</sup> On note néanmoins que:

- Ryanair ne dispose en France que d'une base récente ouverte en 2007 à Marseille avec 2 avions contre 3 en Allemagne et en Italie avec respectivement 16 et 14 avions et 5 en Espagne avec 19 avions.
- Easyjet dispose en revanche de 4 bases en France ( Bâle/Mulhouse, Orly, Lyon et CDG ouvert en 2008) contre seulement 5 pour le reste du continent (Genève, Berlin, Dortmund, Madrid, et Milan).

- 
- la transformation en compagnies mixtes des compagnies charters en Espagne, en Scandinavie et en Allemagne,
  - la création de filiales LC ou mixtes par les compagnies classiques.

Le phénomène nouveau réside désormais dans les rapprochements qui ont eu lieu ou sont en cours entre compagnies LC, mixtes ou filiales des compagnies classiques.

Ainsi, Air Berlin, seconde compagnie allemande derrière Lufthansa, a racheté ses concurrents LC/charters DBA et LTU. Le géant du tourisme allemand TUI (également propriétaire d'une compagnie française historique du charter individuel : Corsair) a fusionné avec le groupe britannique First Choice Holidays. Il est en discussion avec Lufthansa pour fusionner quatre de leurs filiales : Hapag Lyod et Hapag Lyod Express d'une part, Eurowings et Germanwings d'autre part.

De même, sur le marché espagnol, première destination aérienne touristique européenne, se dessine un rapprochement du premier LC espagnol Vueling avec la filiale Clickair d'Iberia.

## **1.2. La France est dans une situation particulière.**

### ***1.2.1 Du fait de la position hégémonique d'Air France, elle ne possède pas de vraies compagnies LC mais des compagnies mixtes.***

Il est courant de dire que la France ne possède pas de compagnies LC, ce qui est partiellement inexact, dans la mesure où notre pays dispose de compagnies mixtes charter/LC. Celles-ci ont une zone d'exploitation correspondant au marché traditionnel du tourisme français à l'export : bassin méditerranéen, Afrique et DOM/TOM. Ces compagnies, issues de l'exploitation charter, pratiquent comme les LC, une politique de bas prix et de commercialisation directe par internet, en parallèle avec l'affrètement d'une partie de leur capacité par les organisateurs de voyages. Il est cependant vrai que ces compagnies ne sont pas en concurrence avec les LC sur l'Europe.

Ces compagnies, dont les modèles en France sont Aigle Azur et Air Méditerranée, ne sont pas comptabilisées par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) dans les compagnies LC au contraire, paradoxalement, de la nouvelle filiale du groupe Air France: Transavia.France, qui a cependant la même politique de vente<sup>9</sup> et le même réseau. Plusieurs autres compagnies nord européennes, issues du charter, sont dans la même situation et sont comptabilisées comme LC, car exploitant dans l'espace européen.

---

<sup>9</sup> 70% des ventes de Transavia-France étaient effectuées en 2007 par le biais des agences de voyages, pourcentage qui devrait, selon la compagnie, être réduit à 50% en 2008.

---

### ***1.2.2 Son positionnement géographique en fait un pays fortement récepteur de trafic aérien et moyennement émetteur.***

On rappelle, pour donner une première explication à cette situation, que le contexte de la France en Europe est spécifique, au double plan géographique et économique :

- les Français ont toujours privilégié le tourisme intérieur, plus que les déplacements vers l'étranger, du fait des possibilités internes,
- les européens à l'inverse, notamment ceux du Nord, faute d'espace intérieur suffisant et d'une climatologie moins favorable, doivent pour la majorité d'entre eux utiliser l'avion pour se rendre dans les pays de destination touristique,
- géographiquement placée à mi-chemin des pays émetteurs et récepteurs, disposant d'un vaste espace intérieur, notre pays a toujours souffert d'un déficit d'exploitation court et moyen courrier aérien du fait des possibilités de déplacements alternatifs offerts par ses réseaux routier et ferroviaire. L'impact grandissant de la concurrence des lignes TGV (bien que sur un nombre d'axes limité et à des conditions tarifaires pas toujours les plus compétitives face à la route et même à l'aérien) ne fait que maintenir et amplifier ce constat.

### ***1.2.3 La forte densité de ses aéroports facilite l'exploitation des compagnies européennes dans un contexte de concurrence insuffisante.***

Sur le plan aérien, la France dispose d'une très forte densité d'aéroports, ce qui bien évidemment favorise le trafic import au détriment du trafic export. Les compagnies étrangères peuvent en effet multiplier les liaisons à partir de leurs bases principales, dont le nombre est réduit, vers les aéroports régionaux français<sup>10</sup> à l'inverse des compagnies françaises qui ne peuvent multiplier leurs bases sur le territoire national.

Cette dilution du marché français a généré une autre caractéristique française, qui est celle d'une faible concurrence intérieure entre les transporteurs français. Cette situation a conduit à la position ultra dominante d'Air France, s'appuyant sur un réseau mondial de correspondances et bénéficiant pendant longtemps du soutien des pouvoirs publics soucieux de disposer d'un champion national. Il en résulte, sur le marché national, l'absorption par Air France d'Air Inter et de la plupart des compagnies régionales, poursuivi au plan européen par l'acquisition de KLM et vraisemblablement d'Alitalia prochainement.

---

<sup>10</sup> Ryanair dessert 20 aéroports français, contre 15 en Espagne et 9 en Allemagne.

---

#### ***1.2.4 Le choix du groupe Air France est de privilégier le trafic de correspondances sur un nombre limité de hubs.***

Au regard du nombre important de plate-formes aéroportuaires, le choix de la compagnie dominante est de privilégier les axes à fort trafic et les aéroports de correspondance (ADP assure 56% du trafic national), laissant à la concurrence européenne d'importantes possibilités sur les axes secondaires. Cette situation explique :

- la baisse depuis plusieurs années du trafic de lignes radiales intérieures, concurrencées par le TGV et l'absence d'autres transporteurs à l'exception d'Easyjet sur certains axes.
- le difficile maintien d'un réseau de liaisons transversales, en dépit de fortes subventions publiques approchant 40 M€, dans le cadre des Obligations de service Public (OSP). Aucune compagnie LC ne s'est positionnée sur ce marché, exploité quasi exclusivement par les compagnies régionales, dont la plupart sont des filiales d'Air France qui assure leur commercialisation.
- la faible part du pavillon national sur le réseau européen et africain du nord, qui n'est que de 23% et 36% en 2007, alors qu'elle est largement majoritaire sur le long courrier.

#### ***1.2.5 Cette situation place de nombreux aéroports régionaux en situation de concurrence, favorisant l'émergence d'un nouveau concept d'aéroport ou d'aérogare à bas coûts.***

Le nombre important d'aérodromes secondaires permet une grande diversification des réseaux, mais la dépendance de ces derniers vis à vis des compagnies étrangères ouvre la porte à une certaine surenchère qui illustre le fait, jusqu'ici admis, selon lequel l'aéroport ne constitue plus « un monopole naturel ».

Ce dernier principe est celui sur lequel repose la justification de l'encadrement des tarifs aéroportuaires, soumis à la double approbation des administrations de l'Aviation civile et de la DGCCRF.

La concurrence nouvelle entre aéroports, parallèlement à :

- l'assouplissement des règles en matière de tarification permise par les nouvelles directives européennes,
- au transfert de la propriété aux collectivités locales,

constitue néanmoins un changement important dans les possibilités offertes aux gestionnaires en matière commerciale.

---

Cependant, si la France ne dispose pas de grandes compagnies bas coûts, elle est cependant en avance sur l'adaptation de ses infrastructures aéroportuaires avec l'émergence d'un concept nouveau d'aérogare à bas coûts dans les grands aéroports.

Cette novation, introduite sur l'aéroport de Marseille et de Lyon, est étudiée<sup>11</sup> sur plusieurs autres plates-formes. Elle se traduit par une importante diversification dans les tarifs des redevances, tenant compte d'une nouvelle adéquation des prestations, fortement réduites dans ces nouvelles infrastructures, aux coûts d'exploitation.

Le fait que l'introduction de cette inégalité tarifaire au sein d'un même aéroport soit juridiquement contestée par les compagnies classiques est le signe que ce changement est aussi important que l'exploitation des LC elle-même. Elle préfigure un élargissement des possibilités de modulation et à terme une déréglementation de la tarification.

---

<sup>11</sup> Genève y aurait cependant renoncé devant l'opposition des compagnies classiques.



---

---

## **2. La desserte LC du territoire français reflète des situations très différentes.**

### **2.1 Le trafic des compagnies LC est en progression rapide, mais cette dernière profite davantage à Paris qu'à la Province.**

Le développement du bas prix ne s'est vraiment développé en France que depuis l'année 2001 qui comptabilisait alors 4 compagnies ayant une exploitation significative à destination de 15 aéroports métropolitains contre 23 en 2007 desservant 38 plate-formes<sup>12</sup>.

La part des LC dans le trafic total de et vers la France passe de 2,8% en 2001 à 15,7% en 2006. Ces pourcentages sont cependant supérieurs si l'on ne prend en compte que le trafic international passant de 4,1 % à 16,9 % et supérieur encore pour le seul trafic concernant l'Europe : CEE+ Norvège, Islande, Suisse augmentant de 4,4% à 21,6%.

C'est ce dernier chiffre qu'il conviendrait de retenir pour une véritable comparaison avec le taux de pénétration du LC en France par rapport au reste de l'Europe. Ces différences illustrent le fait que les LC européennes sont, à l'exception d'Easyjet, peu attirées par les lignes domestiques françaises.

Le nombre de passagers transportés passe ainsi en France, pour la même période, de 2M de passagers à plus de 22,9M, dont près de 70% est le fait en 2006 des deux principales compagnies: Easyjet (40% du total) et Ryanair (27%).

Contrairement à une idée reçue, ce développement est plus important en région parisienne (ADP + Beauvais) qu'en Province, avec une part de trafic qui passe pour la région parisienne de 20% en 2001 à 44% en 2006<sup>13</sup>. Cette situation tient certes à l'activité d'Easyjet sur les deux aéroports parisiens et à celle de Ryanair à Beauvais, mais aussi à l'arrivée de nouvelles compagnies LC qui privilégient à la fois la destination parisienne et le marché potentiel qu'elle représente. Ces pourcentages ne diffèrent pas sensiblement de ceux des grandes capitales européennes mais ils sont supérieurs à ceux de Francfort.

---

<sup>12</sup> Dont 22 desservies par la seule Ryanair avec 92 destinations. La Corse n'a fait l'objet jusqu'ici d'aucune desserte bas prix en raison de la double opposition :

- de l'Office des transports de Corse à ce type de transport afin d'éviter de concurrencer la CCM,
- du refus des compagnies d'acquiescer la fiscalité territoriale.

Néanmoins Easyjet vient d'annoncer la mise en œuvre de vols entre Londres, Bastia et Ajaccio pour le printemps 2008.

<sup>13</sup> L'UAF fait état pour l'été 2007 des pourcentages suivants: Paris (hors Beauvais): 32%, Londres: 46%, Rome: 31%, Munich: 29%, Amsterdam: 29%, Francfort: 10%.

---

## **2.2 De nombreux aéroports régionaux sont désormais dépendants du trafic LC.**

En 2006, neuf aéroports sont totalement dépendants des LC avec des pourcentages dépassant 80% de leur trafic total.

Ces aéroports sont les suivants, sachant qu'une fréquence quotidienne de B 737/800 conduit, sur la base d'un coefficient de remplissage de 80%, à un trafic de 80 à 100.000 passagers (pax) sur l'année :

- Beauvais: 99% avec 2,1M de passagers LC,
- Carcassonne: 100% avec 466.000 passagers LC,
- Bergerac: 100% avec 252.000 passagers LC,
- Nîmes: 99% avec 224.000 passagers LC,
- La Rochelle: 91% avec 199.000 passagers LC,
- Dinard: 94% avec 168.000 passagers LC,
- Tours: 91% avec 76.000 passagers LC,
- Poitiers: 80% avec 77.000 passagers LC,

Sept aéroports ont un trafic LC proche ou dépassant la moitié de leur trafic total :

- Limoges :68%
- Angers :69%
- Grenoble :47%
- Rodez : 45%
- Bâle-Mulhouse : 45%
- Perpignan: 38%
- Chambéry : 28%

Le premier aéroport LC français était jusqu'en 2006 Nice avec un trafic LC de 3,3M de passagers, mais il est dépassé en 2007 par les deux aéroports de la région parisienne (Orly : 4M, CDG : 5M) suivi par Beauvais qui a atteint : 2,1M. Ce trafic ne constitue cependant que le tiers de son trafic total. On notera que Nice se situe paradoxalement parmi les aéroports français dont le niveau des taxes et redevances est un des plus élevés. Cette situation s'explique bien entendu par la notoriété de la destination, ce qui a conduit Ryanair à ne pas le desservir, aucune ristourne ne lui ayant été consentie.

---

### **2.3 Le trafic LC reste pour la France majoritairement à l'import, mais la tendance diminue.**

Bien qu'il n'existe pas de statistiques permettant de déterminer l'origine nationale des passagers LC, il est admis que l'importance des marchés est un indicateur significatif pour sérier les trafics import et export. Initialement quasi exclusivement à l'import, le trafic LC est désormais bidirectionnel sur les lignes touchant les grands aéroports et reste essentiellement import pour les autres destinations.

Une évolution apparaît néanmoins dans ce schéma du fait :

- du développement des lignes domestiques mises en oeuvre par Easyjet au départ des deux aéroports parisiens (et prochainement de Lyon) en concurrence avec le groupe Air France,
- de l'établissement par Ryanair d'une base dans l'aérogare bas coûts de Marseille, pour développer un trafic au départ de France vers les pays de l'UE et hors de l'UE vers le Maroc<sup>14</sup>.

Pour un marché LC total de 16,4M de passagers en 2006, 73% du trafic concernent quatre pays :

- Royaume uni : 6M de pax, avec un marché en très fort développement depuis 2001 qui ne comptabilisait que 2M de pax. Ce trafic est essentiellement import, sauf pour les liaisons entre Londres et les aéroports principaux français (y compris Beauvais) où il est bidirectionnel
- Allemagne : 1,9M de pax , inexistant en 2001, trafic essentiellement import.
- Italie : 1,6M de pax, trafic mis en oeuvre depuis 2003. Il s'agit sans doute d'une substitution des vols charters comme pour l'Espagne, sans doute majoritairement export.
- Espagne : 1,4M de pax, majoritairement export
- Intérieur France : 1M de pax.

Les aéroports recevant un trafic mono-directionnel et surtout mono-compagnie sont de ce fait très dépendants de la politique commerciale des compagnies reçues, contrairement à ceux ayant un trafic bidirectionnels pour lesquels le marché local constitue un gage de pérennité. Les aéroports secondaires desservis par Ryanair sont pour la plupart dans cette situation.

---

<sup>14</sup> Ryanair estime pour 2007 la part du trafic import à Marseille à 60%, avec 462.000 pax et celle de l'export à 40% avec 308.000 pax.

---

---

---

### **3. Les avantages et les risques de l'exploitation des bas prix.**

#### **3.1 Les retombées économiques régionales sont unanimement reconnues.**

Les économistes rappellent que le plus important, pour l'activité et le niveau de vie, est moins l'endroit où se crée la richesse que là où elle se dépense. Ce constat a conduit nombre de collectivités à aider financièrement la desserte de leur aéroport au regard des retombées économiques attendues.

Il existe de très nombreuses études locales sur les retombées économiques du trafic LC, dont les principales sont citées en annexe, mais peu d'études nationales actualisées. Sur la base des enquêtes réalisées en Europe, on peut néanmoins estimer à 4Md€ le montant des dépenses de cette clientèle en France<sup>15</sup>. L'opinion générale est que cette exploitation est très largement bénéfique au développement des territoires, compte tenu du fait qu'il s'agit pour la majorité des cas de trafic import et en dépit du fait qu'elle soit mise en oeuvre quasi exclusivement par des compagnies étrangères ne disposant pas de personnels propres sur place.

Ainsi :

- Carcassonne estime les retombées directes en 2003 à 8,4M€, indirectes à 135M€ et induites à 272M€
- Montpellier évalue, en 2006, à 60M€ la retombée touristique des LC dont 50M€ du fait de la seule compagnie Ryanair.
- Toulouse chiffre à près de 40M € l'impact économique de l'activité LC pour la région avec une dépense journalière d'environ 100€ par pax au départ (contre 112€ pour les pax classiques qui séjournent moins longtemps).
- Biarritz évalue à 46,5M€ et 399 emplois les retombées directes de l'activité de l'aéroport, mais ne fait pas la part des LC dans ce calcul. Celui-ci est évalué par la DGAC à 21% de l'activité totale.
- Marseille constate que son développement est essentiellement dû au trafic LC qui représente désormais près de 16% du total, avec une arrivée de 220.000 touristes supplémentaires pour la région. Ryanair estime son apport local à 320M€ an pour 1M de pax et près et 1000 emplois créés.
- La Rochelle estime la retombée des 130.000 pax LC (dont 86.000 britanniques) à 24M€

---

<sup>15</sup> Estimation du GT concernant 8M de touristes dépensant en moyenne 100€/jour sur une période de 5 jours, hors dépenses de transport.

---

- 
- Bergerac évalue à 73M€ la consommation touristique des pax LC en Dordogne, générant en outre 61M€ d'achats immobiliers dans les trois départements de la Dordogne, du Lot et du Lot et Garonne. Les recettes fiscales générées par cette activité s'élèveraient à 5,4M€ chiffre mis en avant pour justifier les aides publiques en ce domaine.
  - Beauvais, sur lequel les trafics import et export ont tendance à s'équilibrer, comptabilise 2,1M de pax LC en 2007. Ryanair estime son apport à 180M€
  - Limoges chiffre à 270M€ en 2006 les dépenses des touristes britanniques acheminés par les quatre liaisons LC.
  - Bordeaux, dans le cadre d'une enquête réalisée en 2005, note une dépense par passager LC de 1385€ inférieur de 7,7 % à la population globale pour une durée de séjour moyenne de 10,9 jours et une taille de famille de 3 personnes. Le nombre de passagers LC pour 2007 a été de 385.000 passagers et la prévision 2008 est de plus de 500.000 passagers.
  - Nîmes estime les retombées économiques à 100M€ auxquelles s'ajouteraient 20M€ d'immobilier.
  - A Nantes et Angers, l'enquête BVA publiée en Janvier 2007 conclut à une dépense journalière de 65€ générant une retombée de 24M€

D'autres sources étrangères estiment, aux mêmes dates, à 285€ la dépense de chaque pax à l'import pour Cologne et 497€ celle de Pise.

### **3.2 L'amélioration des infrastructures est-elle toujours justifiée?**

L'augmentation du trafic suppose bien entendu que les capacités aéroportuaires : piste et aérogare, soient mises en adéquation avec les mouvements d'aéronefs et le nombre de passagers reçus. C'est ainsi que nombre d'aéroports ont :

- allongé leur piste (Béziers, Tarbes, Pau et Carcassonne par exemple),
- augmenté les capacités de leur aérogare (Beauvais),
- aménager une nouvelle aérogare comme à Marseille.

Ces investissements financés par les CCI gestionnaires avec l'aide des collectivités locales et l'Etat ne seront cependant rentabilisés que si les prévisions de trafic sont atteintes.

Dans le cadre d'une politique globale d'aménagement du Territoire, ces investissements sont tout à fait justifiés lorsque les aérodromes sont au centre d'une région disposant de peu d'infrastructures. On ne peut que constater une insuffisance politique de complémentarité dans les exemples suivants :

- Tarbes et Pau (financements locaux) distants de moins de 40 Km,
- Béziers, situé à 45 minutes de Montpellier et proche de Perpignan, qui a sollicité une aide de l'Etat en 2006 de 1,25 M€ pour financer l'allongement de sa piste de 1800m à 2000m pour un budget global de 5M€
- les aéroports normands en général,

- 
- Poitiers et Angoulême, qui se disputent l'arrivée de Ryanair sur la même zone de chalandise,
  - Chambéry et Grenoble en revanche ont une exploitation plus harmonieuse.

Pour insatisfaisante que soit cette situation dans certains cas, on doit souligner que le montant des investissements en cause reste limité au regard d'autres dépenses d'infrastructures et que la décentralisation de la propriété de la quasi totalité des aérodromes aux collectivités locales les met désormais en situation d'arbitrer et de décharger l'Etat de cette responsabilité.

D'autres investissements sont en cours ou envisagés qui constituent une évolution notable de la conception des aéroports avec la mise en oeuvre de nouvelles aérogares LC, conçues pour une clientèle particulière, sans correspondance, peu de bagages et un minimum de service. Tel est le cas de l'aérogare MP2 de Marseille mise en service en 2007, avec des projets identiques à Genève (abandonnés à la suite des pressions des compagnies classiques) et à Lyon. Ce nouveau type d'infrastructure n'a d'intérêt que si une tarification spécifique y est pratiquée.

### **3.3 Le relèvement du niveau du contrôle aérien n'est pas nécessaire lorsque le volume du trafic est insuffisant.**

Plusieurs compagnies, notamment les compagnies irlandaises demandent qu'un véritable contrôle de la navigation aérienne soit en place sur les aérodromes qu'elles desservent, alors même qu'une simple information aéronautique serait suffisante selon les critères des services français de la navigation aérienne. Face à ces exigences, des personnels spécialisés sont mis en place par l'Etat dont le coût est alors facturé aux gestionnaires locaux. Un aérodrome demeure en 2008 dans cette situation : Angoulême, pour laquelle la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) facture une partie du coût des agents chargés du contrôle aérien pour un montant de 300.000 € annuels environ.

### **3.4 Certaines aides locales sont juridiquement fragiles.**

Le dossier juridique des aides apportées par les gestionnaires d'aérodromes, les collectivités locales et les divers organismes s'occupant de promotion touristique est désormais bien connu. La Commission européenne a publié le 9 décembre 2005, à la suite des contentieux concernant Strasbourg et Charleroi, des lignes directrices dont le suivi de l'application a été confié aux préfets par une circulaire de la DGAC du 31 octobre 2006. Celles-ci précisent les conditions dans lesquelles ces soutiens peuvent être apportés.

Des contentieux sont néanmoins en cours devant les juridictions françaises ou devant la Commission portant sur les aides et la tarification aéroportuaire, laissant subsister de nombreuses incertitudes concernant essentiellement les aides dites « marketing ».

Le fait qu'elles soient temporaires est un facteur d'instabilité puisqu'il peut pousser ces compagnies, qui n'emploient aucun agent sur les aérodromes secondaires, à changer de destination à l'issue de la période d'autorisation de l'aide.



---

Cette situation n'est cependant pas particulière à la France et concerne tous les aérodromes desservis par Ryanair, dont les gestionnaires ont une politique d'aides comparable sinon supérieure.

Dans ce cadre, les collectivités locales concernées ne semblent pas utiliser toutes les possibilités ouvertes par la réglementation européenne concernant en particulier les services d'intérêt général (SIG).

---

## 4. Les contraintes au développement du LC en France.

### 4.1 La fiscalité aéronautique fait supporter à l'utilisateur la totalité des coûts y compris ceux des missions régaliennes.

Il est d'usage d'évoquer le poids de la fiscalité touchant le secteur aérien comme une contrainte importante à son développement<sup>16</sup>. On relève à cette occasion que contrairement aux autres modes de transport, il est le seul à couvrir la totalité de ses coûts de fonctionnement et d'investissements répercutés intégralement sur les usagers. Il est également le seul mode de transport frappé par une taxation environnementale sur les nuisances sonores.

Cette présentation un peu rapide ne fait cependant pas mention du fait que le carburant consommé par les avions sur les liaisons internationales n'est pas taxé en application des conventions internationales et que les collectivités locales ou l'Etat apportent des concours financiers significatifs aux infrastructures aéroportuaires, dont l'intégralité n'est pas ensuite répercutée sur l'utilisateur. Il n'en demeure pas moins que cette analyse différencie sensiblement le transport aérien des autres modes de transport.

On rappelle brièvement que la fiscalité aéronautique couvre :

- la tarification aéroportuaire réglementée : taxe d'aéroport pour financer les missions régaliennes et en particulier la sûreté, redevance passager, redevance d'atterrissage et de stationnement
- la tarification relative à la sécurité de la navigation aérienne, destinée à couvrir par le biais de redevances les coûts de la circulation aérienne (contrôles en route et d'approche) et ceux du contrôle technique des compagnies et des aérodromes.
- la tarification environnementale, limitée pour l'instant aux nuisances sonores sur les grands aéroports, dont le produit vise à insonoriser les habitations des riverains.
- la tarification à but social visant à apporter une contribution aux populations, insulaires (taxe Corse) ou du tiers monde (taxe de solidarité<sup>17</sup>).

Cette fiscalité est complétée par les redevances destinées à rémunérer les prestations des aéroports qui disposent en outre des recettes, dites « annexes », découlant des locations commerciales dont le produit peut atteindre près de 50% du chiffre d'affaires des grands aéroports.

---

<sup>16</sup> Les redevances constituent 8% des charges du groupe AF/KLM. Ce pourcentage est évidemment supérieur pour les compagnies exploitant des réseaux court et moyen courriers.

<sup>17</sup> La taxe solidarité rapporte 160M€

---

## 4.2 Les grands aéroports ressortissent encore d'une réglementation maintenant le contrôle des prix.

Sans être fixé directement par l'Etat, le niveau des redevances est soumis à son approbation et la pratique revient en cas de désaccord, à ce qu'il décide des montants. Cette réglementation concernait à l'origine de nombreux secteurs de l'économie administrée et avait pour objet de limiter le risque financier de l'Etat propriétaire des aérodromes. Un premier assouplissement a été apporté à cette situation à la suite de la décentralisation, de la réforme de la gestion aéroportuaire et de nouvelles directives européennes.

- la réglementation européenne autorise les réductions de redevances respectant le « principe de l'investisseur avisé en économie de marché » des réductions temporaires sur les petits aéroports dans certaines limites.
- des abattements temporaires de redevances sont possibles en cas de création de nouvelles lignes selon le principe de modulation pour motif d'intérêt général.
- des subventions d'investissements sont également possibles, permettant de compenser une réduction des tarifs, sous réserve d'une notification à l'UE comme « aide d'Etat » sans pouvoir dépasser un seuil de 30M€ de subvention ou 100M€ de chiffre d'affaires.

S'agissant de la modulation tarifaire, celle-ci est possible dans les aéroports mis en service après le 1 août 2005<sup>18</sup> sous réserve d'un accès non discriminatoire. Afin de mettre de l'ordre dans les pratiques disparates des gestionnaires d'aéroports en la matière, la DGAC a adressé aux préfets une circulaire fin 2006 précisant les conditions d'application de la réglementation à laquelle ils ont à veiller.

Cette approche nouvelle s'inscrit dans un contexte d'organisation aéroportuaire qui a cependant moins évolué que celui des compagnies aériennes, mais qui suppose désormais de la part des gestionnaires une forte démarche commerciale et un effort accru de productivité. Ainsi, la qualité de service sur un aéroport peut être appréciée de façon différenciée selon les compagnies, à l'instar des classes dans les avions<sup>19</sup>, conduisant à une tarification allégée en adéquation avec une fourniture de services réduite et plus rustique.

---

<sup>18</sup> Un contentieux oppose néanmoins Air France et l'aéroport de Marseille concernant la tarification de l'aérogare bas coûts.

<sup>19</sup> Ceci conduit également à la mise en place de salons et de circuits particuliers.

---

Cette évolution qui conduit le plus souvent à ce que les pratiques précèdent la réglementation est suivie attentivement par la Commission européenne. Le nouveau « paquet aéroportuaire », précédemment évoqué, constitue une nouvelle étape, avec la création dans chaque Etat d'une « autorité indépendante de surveillance » permettant d'arbitrer entre les intérêts. On note cependant que les passagers restent pour le moment écartés de ce type d'instance.

Dans les faits, certains gestionnaires d'aéroports estiment qu'ils devraient avoir plus de souplesse dans leur politique tarifaire, argument que rejette l'Aviation civile pour les aéroports dont l'Etat reste propriétaire au motif qu'il convient de veiller à la bonne adéquation des recettes et des coûts et une saine application des règles de concurrence.

Le CGPC, dans un rapport cité en annexe, a estimé que le développement des compagnies à bas coûts devrait conduire à remettre en cause cette réglementation, suggérant que la libéralisation du secteur de la tarification aéroportuaire suivrait inéluctablement celui des compagnies aériennes.

### **4.3. Les contraintes environnementales brident le développement des grands aéroports mais ce n'est pas spécifique à la France.**

#### ***4.3.1 La fiscalité environnementale serait néanmoins plus lourde en France que sur les autres grands aéroports européens***

La fiscalité environnementale propre à la France concerne la taxe sur les nuisances sonores perçue sur les 11 grands aéroports métropolitains, dits « Acusés », dont le montant avoisine 60M€ annuels. Son objectif est de servir à insonoriser les habitations des riverains<sup>20</sup>. Cette taxe, qui frappe plus lourdement les vols nocturnes, vient d'être modifiée avec l'introduction d'une troisième période, dite de soirée (à partir de 18h), majorant sensiblement la taxation pour les vols exploités pendant cette période.

Cette taxe défavorise moins les aéroports parisiens par rapport à ceux des autres capitales, qui ont également des contraintes de même type, que les grands aéroports régionaux par rapport à leurs homologues européens qui en sont exemptés pour la plupart.

---

<sup>20</sup> On notera que sur l'aéroport bi-national de Bâle-Mulhouse, cette taxe n'existe qu'au bénéfice des riverains français, les suisses ayant refusé par votation toute aide qui aurait été accompagnée de contraintes en matière d'urbanisme.

---

### ***4.3.2 Les limitations de capacité sont des freins importants au développement, notamment en région parisienne qui manque de créneaux horaires.***

L'exploitation des vols sur de nombreux aéroports fait l'objet de limitations qui diminuent la capacité concurrentielle de la France par rapport aux autres aéroports européens. Parmi celles-ci, il convient de citer :

- la limitation du nombre des mouvements sur Orly et le plafonnement du niveau sonore à CDG, qui sont des freins au développement des low-costs, gros consommateurs de créneaux horaires et générateurs de plus de mouvements journaliers que les vols long courrier.
- les interdictions d'exploitation nocturne sur de nombreux aéroports (Orly, Beauvais, Strasbourg etc.),
- les trajectoires obligatoires parfois difficile à respecter (Paris et Nice notamment).
- les limitations que s'impose le contrôle aérien pour des raisons sociales, dans le traitement du nombre d'avions, conduisant à une productivité inférieure à celle des autres aéroports européens.

Cette situation conduit à une insuffisante disponibilité de créneaux horaires en région parisienne, sur laquelle se concentre plus de 60% du trafic, ce qui désavantage les nouvelles compagnies. Elle n'est cependant pas propre à la capitale française et concerne en fait tous les grands aéroports mondiaux.

La situation est surtout critique sur les aéroport d'Orly et secondairement de Nice, en raison du plafonnement des mouvements (Orly), du couvre-feu nocturne et des contraintes syndicales. L'aéroport de Roissy, du fait de la multiplicité de ses pistes, est dans une situation plus favorable.

Confiée à Paris à un coordonnateur indépendant dans le cadre d'une association, sous le contrôle des règles communautaires, l'allocation des créneaux horaires soulève cependant de nombreuses critiques de la part des LC qui accusent les compagnies dominantes et les autorités de l'aviation civile de freiner par ce biais leur développement. Dans les faits, le conflit porte sur l'absence de disponibilité dans les plages horaires les plus intéressantes sur le plan commercial (début et fin de journée).

Pour l'immédiat la Commission européenne s'est refusée à créer un marché de ces créneaux, ce qui bien entendu favorise les compagnies déjà installées au détriment des nouveaux entrants, mais la commercialisation des créneaux, sauf à établir des quotas par type de compagnies, favorise également les nantis.

Une note figure en annexe donnant le point de vue de la DGAC sur ce point.

---

### ***4.3.3. Le régime des sanctions est plus lourd en France et repose sur une réglementation complexe, mal connue et parfois difficilement applicable.***

Cet encadrement fait l'objet d'un suivi administratif très strict confié à l'ACNUSA et à la DGAC<sup>21</sup> qui prononcent de lourdes amendes d'un montant pouvant atteindre 20.000€ par infraction, pour un produit annuel reversé au trésor de l'ordre de 3M€

Cette situation, sans être spécifique à la France dans la mesure où un régime d'amendes existe également dans d'autres pays est, aux dires des compagnies, appliqué beaucoup plus sévèrement chez nous avec une procédure excessivement lourde.

### **4.4. Les contraintes sociales gênent l'installation des LC en France.**

Le rapport de l'Assemblée Nationale concernant le budget 2008 de l'aviation civile, relève que « l'attitude des autorités françaises freine le développement des LC sur notre territoire », ce qui nuit à « un aménagement harmonieux de notre territoire, permettant la desserte des zones enclavées ».

Est cité à cet effet, le décret du 21 novembre 2006 qui impose l'application du droit social français aux personnels étrangers employés dans les bases des compagnies LC exploitant en France. Ce texte pris à la suite des interventions des syndicats patronaux et salariés du transport aérien français, afin que soit respectée selon elles l'égalité des conditions de concurrence, vise en fait à contraindre les deux majors LC: Easyjet et Ryanair à appliquer à leurs personnels résidents le régime national en matière de cotisations sociales.

Ces dispositions, non concertées avec les compagnies concernées, ont néanmoins été validées par le Conseil d'Etat le 11 juillet 2007 à la suite du recours d'Easyjet. Il est cependant clair que cette situation pousse ces compagnies à ne pas créer de bases d'exploitation en France<sup>22</sup>, à maintenir la délocalisation de la résidence de leurs agents tout en favorisant la sous-traitance. En fait, il met en exergue le décalage entre les droits sociaux et fiscaux de la France par rapport à ceux des îles britanniques, ce qui est un problème dépassant le seul cadre du transport aérien.

---

<sup>21</sup> ACNUSA pour les nuisances sonores, DGAC pour le respect des programmes.

<sup>22</sup> Easyjet a trois bases à Orly, CDG et Lyon et applique, après l'avoir juridiquement contesté, le droit du travail français.

Ryanair qui vient d'ouvrir une première base avec 2 avions à Marseille déclare se refuser à appliquer la réglementation et menace de supprimer cette base en cas de confirmation de la décision française par les instances européennes .

---

Concernant néanmoins le développement touristique des territoires, on doit souligner qu'une base d'exploitation a pour vocation de drainer du trafic à l'export et non l'inverse. De ce fait, les bases LC sont toutes établies sur ou à proximité de grands aéroports. C'est le cas pour les deux compagnies précitées dont les bases sont situées à Dublin, Londres, Paris, Charleroi/Bruxelles, Francfort etc. La seule base provinciale française de Ryanair est localisée à Marseille sur la nouvelle aérogare LC et son objectif, comme précédemment indiqué est de prendre pied sur le marché français à destination du bassin méditerranéen. S'agissant d'Easyjet, celle-ci dispose d'avions basés à Paris uniquement et projette de créer une base secondaire à Lyon pour l'exploitation de vols domestiques et intra-européens sur des liaisons à fort trafic déjà desservis par le groupe Air France<sup>23</sup>.

#### **4.5. Les études comparatives montrent que les aéroports français sont sensiblement plus chers que leurs homologues européens.**

L'étude du Parlement européen de 2007 sur les coûts aéroportuaires supportés par un panel de 8 appareils montre que Paris-CDG serait plus cher que Londres Gatwick( Heathrow?) et trois fois plus cher que Madrid-Barajas et se situerait au 11ème rang mondial, derrière en Europe : Athènes (3ème), Amsterdam (8ème) et Vienne (9ème).

L'étude conduite en 2005 par la DGAC et ADP, comparant la place de Paris aux autres capitales européennes, n'a pas été publiée, mais elle concluait que CDG et Orly figuraient parmi les plus chers des grands aéroport européens notamment du fait de la taxe d'aéroport (sûreté). A cet égard, la DGAC relève que les chiffres figurant dans le rapport de l'Assemblée Nationale pour la loi de finances 2008 ne correspondent à aucune donnée connue.

Une autre étude, conduite par la DGAC et la DGCCRF avec le bureau d'études Arthur D Little, compare les coûts de touchée 2006 de trois aéroports régionaux français à 8 aéroports européens. Les aéroports concernés sont les suivants :

- Lyon (6,8M pax), Marseille (6,1M pax), Nantes (2,4M pax) d'une part,
- Porto (3,4M pax), Valence (5M pax), Naples (5,1 pax), Genève (9,9M pax), Birmingham (9,1M pax) d'autre part.

Sont pris en compte dans ces coûts 3 catégories de prélèvements :

- 1) les services aéroportuaires et de navigation aérienne,
- 2) l'assistance en escale,
- 3) les autres prélèvements ne relevant pas directement de l'aéronautique, comme ceux liés à l'Environnement et à la sûreté.

---

<sup>23</sup> Easyjet compte développer son réseau français de 50% en 2008 pour passer de 6 M de pax en 2007 à 8M de pax en 2008. Pour ce faire, elle disposera de 3 bases à Orly, CDG et Lyon, les deux dernières ayant été ouvertes en octobre 2007. La flotte concernée passera de 6 avions à 11 appareils dont 3 à CDG et 2 à Lyon.

---

Le rapport fait deux constats importants :

- les aéroports européens, notamment ceux du Nord, modulent librement leurs redevances et leurs cotations d'assistance en escale, y compris pour les « prix officiels », conduisant à des réductions allant jusqu'à 55%.
- les aéroports français ont un coût moyen de touchée légèrement supérieur à leurs homologues de 3 à 7% pour le trafic global, mais l'écart dans le bas de la fourchette sur les aéroports recevant un trafic LC significatif, est de 10 à 25%.

Le détail des coûts fait apparaître que :

- les services de catégorie 1) seraient dans la moyenne,
- les services de catégorie 2) seraient d'un niveau généralement inférieur de près de 20%, pour des prestations le plus souvent sous-traitées,
- les coûts de la catégorie 3), représentant près de 20% du total, seraient trois fois plus élevés, entraînant un sur-coût de plus de 3,5€ par passager.

Il est enfin relevé que :

- les mesures incitatives mises en oeuvre sur les aéroports européens recevant des LC seraient deux fois plus élevées, notamment en Europe du Nord.
- la fiscalité française frappe davantage le passager que l'avion, ce qui défavorise les avions plus gros porteurs.

Le rapport conclut que :

- la compétitivité des aéroports français serait correcte mais que ces derniers ne profitent pas de la flexibilité autorisée par la réglementation européenne,
- le coût de la sûreté, plus élevé de 60% en France, rompt cet équilibre, sachant qu'il est pris pour l'essentiel en charge par l'Etat en Espagne (et l'Europe de l'Est),
- les aéroports français bénéficient toutefois de subventions publiques pour leurs investissements, ce qui ne serait pas le cas des autres aéroports considérés.

Sur la base de cette analyse, il ressort par exemple que le coût de l'aéroport de Marseille est supérieur de 30% à la moyenne européenne pour son aérogare classique et qu'il est au niveau de celle-ci dans sa nouvelle aérogare bas-coûts.

Pour sa part, Ryanair dans les documents transmis au GT fait valoir que le coût des aéroports français est presque quatre fois celui dont la compagnie bénéficie sur l'ensemble des aéroports européens. Ainsi pour un prix de passage de 44 € par passager, Ryanair paye 25 € de charges sur un aéroport français contre 7€ en moyenne sur l'ensemble de son réseau.

La compagnie estime que cette situation explique le fait que la croissance de son trafic n'est que de 10,3 % sur la France, alors qu'elle est de 30 % sur l'Italie et de 37 % sur l'Espagne.



---

---

## 5. L'analyse du groupe de travail

### 5.1 Rappel des recommandations existantes sur le sujet.

#### *5.1.1. Le rapport de l'Assemblée Nationale, concernant le budget 2008, préconise une forte libéralisation du secteur de l'aviation civile.*

Il propose à cet effet en matière financière et social de :

- freiner le tarif des redevances dont l'augmentation est supérieure à celle du trafic,
- moduler la fiscalité, en application de la récente loi du 20 avril 2005, pour tenir compte des créneaux horaires notamment (ce qui a été fait pour une application en 2008),
- abaisser (et simplifier) l'ensemble des taxes et redevances perçues sur les grand aérodromes français, dont le surcoût est moins le fait des redevances d'atterrissage, que d'un empilement de frais supplémentaires.
- développer les recettes commerciales annexes.
- revoir le décret du 21 novembre 2006 relatif aux bases d'exploitation des compagnies aériennes en France qui visent à exiger l'application du droit fiscal et social à toute implantation d'une compagnie étrangère.

Il suggère en matière d'aménagement de :

- créer à Paris une véritable aéroport LC, assortie d'une tarification ad hoc, proposition reprise dans le rapport Attali.
- faciliter le transfert à des compagnies LC des lignes sous OSP, exploitées par les compagnies régionales françaises toutes dépendantes d'Air France.

#### *5.1.2 Le rapport Beigbeder du 12 décembre 2007 réclame une levée des freins à la concurrence.*

Le rapporteur partage, avec celui du budget de l'Assemblée Nationale, l'opinion selon laquelle les principaux freins au développement du LC en France sont :

- le niveau trop élevé de la fiscalité aéronautique,
- l'insuffisance de concurrence sur le réseau domestique,
- le manque de créneaux horaires en région parisienne.

---

### ***5.1.3 Le rapport Attali, de Janvier 2008, propose d'accroître les possibilités d'accueil en région parisienne.***

Ce rapport relève l'aspect positif de l'exploitation LC, estime que le retard français est du au poids du groupe Air France et constate que la congestion des aéroports parisiens est le fait d'une gestion malthusienne des créneaux horaires.

Il propose en conséquence deux décisions N°104 et 105 destinées à :

- rendre payant l'accès d'une partie des créneaux horaires afin d'en favoriser la mobilité,
- créer une véritable aérogare LC à CDG.

## **5.2 Les différents rapports méconnaissent certaines réalités.**

### ***5.2.1. La situation de la France en matière de LC est en progrès par rapport à celle qui existait précédemment.***

Il n'y a pas lieu de discuter les chiffres concernant le taux de pénétration du LC en France qui a fait l'objet de l'analyse du paragraphe 2.1. Il est cependant clair que plusieurs raisons expliquent ce retard relatif<sup>24</sup> et le fait que notre pays ne dispose pas de réelles compagnies LC moyen courrier : positionnement géographique, transports alternatifs, contraintes sociales et fiscales, timidité des investisseurs.

Cette situation était déjà celle qui prévalait déjà en matière de charters et elle s'est améliorée avec l'ouverture de l'espace européen qui a permis l'arrivée de nouvelles compagnies qui auparavant ne pouvaient pas exploiter.

### ***5.2.2 L'insuffisance des trafics explique la situation des dessertes transversales.***

On peut certes regretter que les lignes transversales et notamment celles sous OSP ne fassent pas l'objet d'une exploitation plus affirmée, mais ce voeu n'a pas jusqu'ici rencontré une réelle volonté des LC de s'implanter sur ce marché, en dépit des appels d'offres ouverts à l'ensemble des compagnies communautaires.

Il reste que le nombre de lignes ayant un potentiel de 100.000 passagers, minimum pour une exploitation avec un appareil de plus de 130 places, est limité.

La situation est là aussi en train d'évoluer avec le développement d'Easyjet sur de nouvelles radiales au départ de Paris et de transversales à partir de sa nouvelle base d'exploitation à Lyon.

---

<sup>24</sup> Beauvais a été le premier aéroport « continental » à être desservi par Ryanair, le 1 mai 1997.

---

Le cas de la Corse mérite d'être soulignée car elle illustre le fait que la fermeture du marché est aussi la conséquence des exigences sociales, violemment exprimées, des personnels locaux qui s'opposent à toute concurrence destructrice, selon les intéressés, d'emplois locaux.

L'ouverture partielle envisagée cet été de vols d'Easyjet au départ de Londres à destination de Bastia et d'Ajaccio sont cependant un début d'ouverture du marché.

### ***5.2.3 Le manque de créneaux horaires est bien connue des instances aéronautiques mais le choix de l'Europe est un compromis.***

Le GT est partagé sur la question des créneaux dont la commercialisation à Paris risque davantage de renforcer la position des compagnies dominantes (filiales des compagnies classiques ou LC historiques) que de permettre l'arrivée de nouvelles compagnies.

Elle aurait cependant pour effet de faciliter l'activité d'Easyjet et de renforcer la concurrence sur les principales radiales et quelques transversales.

Cette mesure pourrait également avoir pour conséquence un transfert partiel de l'activité LC de Beauvais sur CDG (ce qui a déjà été le cas de quelques compagnies), contribuant à augmenter la saturation de l'espace aérien parisien avec des avions de moyenne capacité, au détriment du long courrier plus profitable et plus écologique.

Compte tenu de la complexité du sujet, le rapport comprend en annexe la position de la DGAC sur la monétisation des créneaux.

### ***5.2.4 Créer une aérogare LC à CDG, conduirait à renforcer la gestion de la NA des aéroports existants.***

Ce modèle existe à Marseille, il est permis par la réglementation et son efficacité pour attirer de nouvelles compagnies est certaine.

De plus, sur l'aéroport de Roissy, ce type d'aérogare existe (T3), mais sans la tarification particulière qui en découle.

La question est cependant de savoir, dans un contexte d'insuffisance de créneaux et de limitations des capacités, s'il est opportun de multiplier les avions moyen porteur sauf à modifier la réglementation protectrice de l'Environnement.

---

***5.2.5 Réduire la fiscalité aéronautique conduit à poser la question du bien fondé de l'imputation de la charge de certaines missions régaliennes aux usagers.***

Il est démontré qu'une partie importante du surcoût des aéroports français tient à la taxe d'aéroport qui vise à couvrir en particulier les frais liés à la sûreté, dont le montant est plus élevé en France que dans les autres pays européens, pour des raisons qui tiennent également au fait d'une réglementation excessive doublée d'une application tatillonne.

L'argument selon lequel les missions régaliennes ne pourraient pas être mis à la charge de l'utilisateur n'est cependant pas totalement pertinent. Ainsi, le contrôle de la sécurité de la circulation aérienne est assurée par l'Etat en France, tout en étant facturé aux compagnies, dans le cadre il est vrai d'une redevance et non d'une taxe et dans des conditions comparables sur l'ensemble de l'espace européen.

Il est cependant clair que le coût en France de la sûreté mérite d'être réexaminé, la réglementation afférente simplifiée et son application rendue plus vertueuse par un effort partagé de productivité.

***5.2.6 La réforme du droit social concernant les personnels, allant dans le sens d'une plus grande flexibilité, est un sujet qui déborde le seul secteur aérien.***

Outre la productivité à améliorer du contrôle de la navigation aérienne, la question essentielle porte sur le droit social applicable aux personnels des compagnies européennes ayant des bases en France.

La modification de la réglementation suppose que soient menées de pair la réponse juridique aux recours déposés à cet effet par les intéressés et l'évolution des directives communautaires sur l'accompagnement en matière de droit d'établissement et de circulation de la main d'oeuvre.

**5.3 Les auditions font apparaître des convergences sur le constat.**

***5.3.1 Les administrations n'anticipent pas les évolutions.***

La DGAC, la Direction Générale de la Concurrence et de la Consommation et Maison de la France ont des jugements positifs sur le développement du LC et ses retombées économiques.

L'aviation civile veille à la régularité des conditions de concurrence, mais ne modifie cependant pas ses pratiques en matière de tutelle tarifaire des grands aéroports. Elle est, en grande partie, à la source de l'inflation réglementaire dans les domaines de la fiscalité, de l'Environnement et de la sûreté.

---

Pour sa part, la DGCCRF, co-tuteur des tarifs aéroportuaire avec la DGAC, est peu impliquée dans le transport aérien qui ne génère qu'un nombre limité de plaintes. Elle estime que l'avis du Conseil National de la concurrence devrait être sollicité sur les conditions d'exploitation des LC.

Maison de la France, tout en se félicitant du développement des LC, regrette le poids excessif du groupe Air France et s'inquiète du développement durable de certaines compagnies. Le recours à la distribution directe par internet la conduit à modifier son approche classique des marchés, avec une nouvelle prise en compte de l'impact des bas prix sur l'orientation des clientèles. Elle déplore que Ryanair conteste l'impact des actions de promotion touristique et refuse toute coopération en ce domaine.

### ***5.3.2 Les professionnels souhaitent une meilleure lisibilité de la fiscalité et des règles de concurrence.***

Si les compagnies classiques dénoncent la perversité des aides, c'est l'allègement de la fiscalité et une amélioration de la productivité du système aéroportuaire et de navigation aérienne qui sont unanimement souhaités.

- Le groupe Air France n'est pas inquiet de la concurrence des LC, estimant que leur développement conduira nécessairement à la hausse de leurs coûts, les rapprochant de ce fait du modèle classique. Il a depuis longtemps anticipé le fait que le vrai changement est, de son point de vue, dans les modifications des systèmes de commercialisation et la maîtrise du « yield management ».
- Les compagnies régionales françaises sont plus critiques sur les aides consenties aux LC, demandant une clarification des règles de la concurrence.

Les deux grandes compagnies LC en France, adoptent des positions nuancées :

- Easyjet émet un jugement modéré sur le poids de la fiscalité française, estimant que Paris est au niveau d'Amsterdam. Elle souligne cependant que, pour être compétitifs, les aéroports régionaux ne doivent pas offrir un différentiel supérieur à 1/1,5€ à leurs homologues européens. Elle suggère une évolution de la fiscalité plus incitative (l'avion plus que le passager), une plus grande flexibilité dans les prix pratiqués par les gestionnaires d'aérodromes et une amélioration de la productivité de la navigation aérienne.
- Ryanair, convaincu de son modèle reposant exclusivement sur les prix, est très critique sur le système français qu'elle estime peu réactif et surtout beaucoup plus cher que celui de l'Espagne (+ 50%) ou de l'Allemagne (Baden a un différentiel de 15€ par passager).

Elle reconnaît toutefois que la fiscalité a sensiblement augmenté en Grande Bretagne et à Amsterdam, l'amenant au niveau de CDG. Elle exclut pourtant de desservir cette plate forme en raison de la congestion de la navigation aérienne et des temps de roulage.

---

Elle justifie ses demandes d'aides marketing auprès des aérodromes secondaires par les retombées économiques que son exploitation génère pour la région desservie, auxquelles il lui paraît naturel d'être intéressée (modèle des marges arrières de la grande distribution).

Elle estime la réglementation française trop complexe, multipliant à l'excès les taxes et cite l'exemple britannique qui procède par forfait. Elle juge enfin que le droit social français empêche tout développement des implantations de la compagnie sur le territoire et envisage de remettre en cause sa base de Marseille si la réglementation française devait être confirmée par les instances communautaires.

Les gestionnaires d'aérodromes ont des positions différentes selon leur clientèle :

- ADP estime que le frein essentiel du développement est dans le blocage des créneaux à Orly, la solution résidant dans une amélioration de la productivité du contrôle aérien.
- les grands aéroports régionaux sont partagés entre le modèle de l'aérogare classique assurant des correspondances (Nice, Toulouse) et celui de l'aérogare bas coûts initiée par Marseille et Lyon. Le poids d'Air France dans ce choix est déterminant. Tous sont en faveur de la modulation tarifaire permise par la directive européenne mais certains estiment ne pouvoir suffisamment bénéficier de cette possibilité en raison de l'exercice du contrôle des prix maintenu par l'administration.
- les petits aérodromes, déplorant l'inflation des contributions demandées par Ryanair, estiment cependant positif le solde des retombées économiques de cette exploitation. Ils notent que le niveau de ces aides exige dans de nombreux cas une participation extérieure à l'aérodrome. Ils rejoignent l'analyse d'Easyjet selon laquelle le différentiel tarifaire avec leurs homologues européens ne doit pas excéder 1 à 1,5 € par passager, ce qui suppose un effort permettant le suivi de la concurrence.

---

## 6 Les recommandations du GT.

Celles-ci portent sur :

- le constat concernant le retard français,
- la complexité de la réglementation,
- le poids de la fiscalité,
- la transparence des conditions de concurrence,
- la nécessité de sérier entre les différentes catégories d'aéroports.

1) Il convient de **relativiser le retard français** qui reste modéré.

- Celui-ci est réel concernant le réseau intérieur en raison du poids du groupe Air France et de la faiblesse des trafics de certaines lignes.
- Il est patent en ce qui concerne l'implantation de bases françaises pour les LC, ce qui s'explique partiellement par un droit social plus coûteux que dans le reste de l'Europe.
- Il n'est pas vérifié en ce qui concerne les liaisons intra-européennes où le taux de pénétration du LC en France est voisin de la moyenne européenne.

2) La **simplification et la mise en cohérence de la réglementation aéronautique sont indispensables**. Celle-ci a accumulé, dans un foisonnement de textes parfois mal connus et souvent difficilement applicables, les obligations relevant de domaines multiples : sécurité aérienne (circulation aérienne et contrôle technique), régulation économique, environnement, sûreté, pour lesquels une mise en perspective s'impose.

3) **Mettre fin au contrôle des prix au profit d'une véritable régulation économique** concernant le niveau des redevances aéronautiques réglementées, avec un suivi a posteriori. L'objectif est de permettre une modulation tarifaire comparable à celle pratiquée dans les autres pays européens. La fin du contrôle tarifaire existant précédemment pour les compagnies aériennes devrait servir d'exemple pour le secteur aéroportuaire, permettant au marché d'assurer des conditions normales d'exploitation.

Cette dérèglementation ne devrait pas être redoutée, favorisée par l'évolution de la propriété et du statut des aéroports passant progressivement à la gestion privée.

4) **Réduire et réorienter le poids de la fiscalité** afin de la rendre plus incitative :

- en faisant davantage **porter l'effort fiscal sur l'avion** que sur le passager, ce qui irait dans le sens d'une meilleure utilisation des installations et serait bénéfique pour l'Environnement.



- 
- en allégeant la réglementation concernant la **sûreté pour en diminuer le poids** afin de l'amener progressivement au niveau moyen européen. Dans ce cadre, il conviendrait de réfléchir à une réforme de la taxe d'aéroport pour la rendre plus incitative en sensibilisant l'ensemble des partenaires.

5) **Mettre en place un véritable observatoire des tarifs et des pratiques des compagnies aériennes et des aéroports européens** afin de disposer d'une information objective sur les conditions de concurrence. Cette situation devrait conduire à une plus grande **transparence** en particulier au niveau européen sur les réalités du marché et à la publication systématique des études conduites par l'administration en ce domaine.

6) **Différencier enfin entre les aéroports** qui se trouvent en matière de LC dans des situations très différentes :

- concernant la région parisienne. Celle-ci dispose déjà à Beauvais d'un aéroport bas coûts recevant exclusivement des LC, désormais diversifiés, à la satisfaction de son principal client Ryanair.

La mise en oeuvre d'une véritable **aérogare bas coût à CDG constitue une fausse bonne idée**, car ADP ne dispose pas des surfaces indispensables autour de l'actuelle aérogare T3 pour compléter les installations. Celle-ci contribuerait à renforcer la congestion des aéroports principaux dans un contexte défavorable à l'Environnement.

Lui est préférée la solution **d'un développement éventuel de l'activité LC, si les besoins le justifient réellement, sur les aérodromes périphériques de la région parisienne**, complétant l'activité de Beauvais. Cette hypothèse suppose que soient examinées les interférences en matière de circulation aérienne avec Orly et CDG. Parmi les aérodromes considérés, reprenant des propositions anciennes d'aménagement du territoire, on peut citer les aérodromes de Pontoise (où les réticences des riverains seraient sans doute un obstacle dirimant), Melun ou Coulommiers, voire des aérodromes dépendant du ministère de la Défense, très sous-utilisés, comme Brétigny ou Evreux.

- Le développement des LC sur les grands aéroports régionaux relève de la politique commerciale de leurs gestionnaires et du redéploiement des activités du fait de la concurrence du TGV sur les grandes radiales. Dans ce cadre, la mise place d'**aérogares dédiées au LC** comme à Marseille constitue une réponse qu'il convient de soutenir mais qui n'a de sens que si est laissée aux gestionnaires une large flexibilité en matière tarifaire.

- 
- Les aéroports secondaires sont confrontés à l'impérieuse nécessité de faire appel aux LC en leur consentant les facilités qu'ils exigent. Il convient donc d'**éviter** que ces derniers se trouvent dans une spirale perverse de **surenchère** par rapport à leur voisins et de ce point de vue la transparence demandée au paragraphe 4 facilitera les choix.

Il reste qu'une amélioration de la **coopération est à mettre oeuvre dans le cadre régional entre gestionnaires, collectivités et institutionnels du tourisme** afin d'éviter que ces acteurs se présentent en ordre dispersé sur les marchés et dans les négociations avec les compagnies.

---

---

## **Annexe 1 : liste des organismes et personnes auditionnées**

### ***Direction générale de l'aviation civile***

- P. Lansman, sous directeur de la concurrence
- Y. Le Borgne, chef de la division de l'observation des marchés
- L. Colomb de Daunant, chef du bureau des études économiques
- D. Launez, bureau de la prospective

### ***Direction générale de la concurrence et de la consommation***

- M. Gaugirand, chef du bureau Transports et communication
- M. Jallet, adjoint au chef de bureau

### ***Institutionnels du Tourisme***

- Maison de la France : Pascal Visintainer, directeur marketing
- JP Courteau, directeur pour la Grande Bretagne
- CDT de l'Hérault: Jean François Pouget, directeur du marketing
- Association « Ouvrir le Périgord » M Belvès (CCI de la Dordogne gérant l'aéroport de Bergerac)

### ***Compagnies aériennes ou groupements***

- FNAM : Lionel Guérin, Président et PDG d'Airlinair, directeur de Transavia.France
- BAR France : Yves Ezzano, Délégué général
- Air France : Guy Tardieu, directeur des relations extérieures
- Amel Hamouda, responsable de la planification stratégique
- Easyjet : François Bachetta, directeur général France
- Ryanair : Michael Cawley, vice président exécutif et directeur des opérations

### ***Aéroports.***

- ADP : M. Jean-Yves Valin, directeur de la stratégie et de la qualité  
M. Arnaud Sabatier, responsables des relations avec les compagnies aériennes
- Kéolis, Gilles Darriau, gestionnaire des aéroports de Clermont Ferrand, Troyes, Albert-Bray, Angers, Grenoble, Chambéry
- Marseille : Pierre Régis, directeur général.
- Nice : Filip Soete, directeur marketing  
Jean François Guitard, directeur des relations extérieures
- Poitiers : Stéphane de Dianous, directeur marketing de la CCI

- 
- Toulouse : Jean Michel Vernhes, président du directoire
  - Nantes : François Marie, directeur d'exploitation
  - Lyon : Lionel Flasseur, directeur marketing
  - Biarritz : Didier Riche, directeur d'exploitation

---

## Annexe 2 : Références bibliographiques

- Rapport « Attali » de la Commission pour la libéralisation de la croissance. XO Documentation française Janvier 2008.
- Rapport N°276 de la commission des finances : Annexe 18 (rapporteur spécial Ch de Courson) pour le budget 2008 de la DGAC<sup>25</sup>.
- Rapport du Parlement européen sur « The consequences of growing european low-cost airline sector ». décembre 2007.
- Rapport au ministre chargé de la consommation sur « Le low cost un levier pour le pouvoir d'achat ». CH Beigbeder 12 décembre 2007.
- Etude comparée des coûts de touchée des aéroports régionaux européens.(Arthur D Little, DGAC, DGCCRF) juin 2007.
- Rapport IGACEM sur « Les pratiques financières des compagnies à bas coûts sur les aéroports français ». 20 novembre 2003 (J.P Lalande M. Socie.)
- Rapport du CNT sur « Les compagnies aériennes low costs et leurs impacts sur le tourisme et l'économie régionale » ( F Potier, Ph Roth, Th Hospital) juin 2004.
- Rapport de Mastère de l'ENPC 2007 sur « Le phénomène LC. Positionnement et stratégie des acteurs locaux et nationaux ».
- La jurisprudence « Ryanair » (rapport de master Université de Rennes 1 : Ch Pusey juin 2005)
- The benefits of low fares airlines to consumers, airports, regions and the environnemnt. European Low Fares Airlines Association 2004.
- Social benefits of Low Fares Airlines in Europe. York Aviation Novembre 2007.
- Les études locales sur les retombées économiques des LC :  
Impact économique touristique des vols « Low-cost ». CCI Montpellier mai 2006.  
Evolution des attentes des passagers au regard de l'offre croissante des compagnies low cost. Enquête ACME/ALFA 19 juillet 2005.  
Enquête clientèle de l'aéroport de Limoges sur les lignes Low cost Juin/octobre 2006.  
Les compagnies low cost sur l'aéroport de Toulouse. (Aéroport de Toulouse) Février 2008.  
Etude « Impact de l'arrivée de Ryanair en Auvergne » (SPOT Auvergne) Auvergne.  
Etude 2006 des passagers britanniques LC (CRT Poitou Charente).
- Résultats d'activités 2007 de l'Union des Aéroports Français (Février 2008)
- Dossiers de promotion des compagnies Easyjet - Ryanair

---

<sup>25</sup> Ce rapport comporte un chapitre E.2 sur l' « attitude de la France à l'égard des bas prix.

---

---

### **Annexe 3 : Opinion de la DGAC sur la monétisation des créneaux. (Note transmise au GT)**

« L'existence d'un réseau dense, appelé de surcroît à se développer davantage, biaise substantiellement les comparaisons qui peuvent être faites entre la France et d'autres pays européens en ce qui concerne le taux de pénétration des transporteurs dits à bas coûts. Il faut d'ailleurs faire très attention à ces comparaisons dans la mesure où, d'une part, il n'existe pas de définition juridique de transporteur aérien à bas coûts ou à bas tarifs, ni même de définition économique universellement reconnue, et, d'autre part, que ces transporteurs ne proposent pas que des bas tarifs alors que de plus en plus les transporteurs qui ne sont habituellement pas catégorisés comme à bas coûts proposent des tarifs très bas.

Le transport aérien est totalement libéralisé dans l'espace communautaire depuis quinze ans : il appartient donc en premier ressort aux transporteurs aériens de développer leurs offres. Toutefois, le principal obstacle à l'exercice de cette libéralisation est la saturation des aéroports les plus recherchés. C'est la raison pour laquelle des règles ont été mises en place pour que, par l'attribution de créneaux horaires, l'accès à ces aéroports puisse se faire dans le respect d'une saine concurrence, sans exclusive et en toute transparence.

De par ces règles, les créneaux sont attribués sur un mode administratif par un coordonnateur indépendant. La question est posée depuis plusieurs années de faire évoluer le système européen en introduisant des mécanismes de marché, notamment l'instauration d'un marché secondaire, censés apporter la garantie que la meilleure utilisation des ressources limitées disponibles. Ce débat n'est pas tranché ; une audition de toutes les parties prenantes, transporteurs, aéroports, Etats membres, coordonnateurs, a d'ailleurs été organisée ce 29 janvier 2008 par la Commission européenne. Il y est clairement apparu que l'instauration d'un tel marché, sans être formellement rejetée, ne soulève guère d'enthousiasme et que de nombreux aspects de la question nécessiteraient des analyses approfondies avant de franchir le pas. La Commission s'oriente ainsi vers la rédaction d'un document qui aurait pour finalité d'affirmer que les pratiques d'échanges monétarisés ne sont pas incompatibles avec le règlement en vigueur mais sans les imposer, et ne propose pas à ce stade de réviser le règlement ; tous les Etats membres présents ont acquiescé à cette conclusion.

S'il est exact que dans certains pays européens ont eu lieu des échanges monétarisés de créneaux entre transporteurs, il n'en demeure pas moins que cette pratique n'y est pas formalisée, même à titre expérimental, et qu'elle est extrêmement marginale ; en tout état de cause, elles n'auraient concerné que des transporteurs envisageant des dessertes long courrier et auraient eu lieu au détriment de services court/moyen courrier et de dessertes régionales ».



---

Cette problématique de l'optimisation de l'utilisation des ressources aéroportuaires limitées par celle du système d'attribution des créneaux horaires apparaît ainsi sans objet en ce qui concerne le développement des transporteurs aériens à bas coûts. D'ailleurs le représentant de l'association européenne représentative de ces transporteurs, European Low Fare Airlines Association, présent à l'audition précitée, a clairement dit qu'il ne sentait pas concerné par le débat sur le marché secondaire puisqu'il ne cherche pas à utiliser les aéroports congestionnés ; il a même exprimé une crainte que si un tel marché était formalisé, il en résulterait une augmentation des actifs des transporteurs disposant de créneaux et une concentration des services long courrier et des avions gros porteurs. Il est donc clair que l'instauration de mécanismes de marché dans l'attribution des créneaux horaires ne se traduirait pas par un développement des transporteurs aériens à bas coûts, en France comme dans le reste de l'Europe.

Le système actuel n'a d'ailleurs pas empêché de nombreux transporteurs à bas coûts à s'implanter sur les principaux aéroports français de Paris, Nice et Lyon dont l'accès est soumis à l'obtention de créneaux, sans parler des autres aéroports de province qui sont d'accès libre. En très peu de temps, Easyjet est même devenu le deuxième transporteur de l'aéroport d'Orly, d'où il dessert notamment Toulouse, mais plus Marseille du fait du TGV ; il va de plus renforcer sa base de Roissy, et commencer des services Lyon-Toulouse et Lyon-Bordeaux. En ce qui concerne les aéroports parisiens, le trafic des transporteurs à bas coûts a augmenté de 31,2% en 2007 par rapport à 2006, dans le cadre d'une augmentation globale de 4,7%. En nombre de mouvements, l'augmentation des transporteurs à bas coûts sur les aéroports parisiens s'établit à plus de 40% en 2007, ce qui montre bien qu'ils n'ont pas de difficultés à y obtenir des créneaux horaires ; cette tendance se poursuit puisque, par exemple, sur la période novembre 2007 – octobre 2008, Easyjet a obtenu 53% de créneaux de plus que sur la période équivalente précédente.

En résumé, il apparaît erroné de penser que le développement des transporteurs dits à bas coûts en France passe par un marché secondaire des créneaux horaires ; en tout état de cause, ceci relève du niveau communautaire et non d'une décision nationale