



Soutenir le transport aérien : quel retour sur investissement ?

*Retombées économiques d'une croissance retrouvée pour
le pavillon français*

Contribution d'Arthur D. Little aux débats des Assises du Transport Aérien

Août 2018

Arthur D Little

Content

1. Synthèse	3
2. Approche méthodologique générale	4
3. Futurs possibles pour le pavillon français	5
4. Impact économique sur l'écosystème du transport aérien français	7
5. Impact sur l'économie française en général (hors mesures de soutien)	8
6. Leviers actionnables par la puissance publique pour soutenir le transport aérien	9
7. Retour sur investissement pour la puissance publique	11
8. Annexe : hypothèses de chiffrage des scénarios de trafic	12

1. Synthèse

Dans le contexte des Assises du Transport Aérien, Arthur D. Little a identifié les leviers possibles pour l'Etat afin de soutenir la compétitivité du transport aérien. Il apparaît ainsi possible de réduire les coûts des compagnies aériennes opérant en France de l'ordre de 400 à 500M€ par an¹. La présente étude apporte un éclairage sur l'impact de ce soutien et montre que d'un point de vue tant économique que stratégique, il est de l'intérêt du pays de soutenir la compétitivité du pavillon français, avec un « retour sur investissement » largement positif au global.

L'enjeu pour le pavillon français n'est rien de moins que d'enrayer le déclin historique de sa part de marché (-1 point par an depuis près de 15 ans) et de stabiliser celle-ci pour profiter de nouveau à plein de la croissance du marché de l'aérien, de l'ordre de 3% par an. Un tel regain de compétitivité permettrait d'ajouter à la flotte du pavillon français ~15 avions long-courriers et ~15 avions moyen-courrier, et de capter un trafic important de passagers en correspondance (~1/3 des avions serviraient ce trafic). Seul le développement du pavillon français permettrait de capter ce trafic en correspondance qui permet à la France d'accélérer sa croissance en bénéficiant de celle d'autres économies. Les régions seraient elles aussi mieux connectées au monde, avec l'équivalent de 2 à 3 avions long-courrier basés en province.









Partagé avec des acteurs clefs du transport aérien, ce scénario semble réaliste à supposer une politique de soutien de la part de la puissance publique donc, mais aussi d'efforts de productivité équivalents de la part des compagnies aériennes.

En comparaison du scénario de continuité du déclin du pavillon français, le regain de compétitivité du transport aérien français aurait un impact économique (PIB, emplois) majeur pour :

- L'écosystème du transport aérien en France, avec ~790M€ de valeur ajoutée et 4300 emplois additionnels à horizon 5 ans (pour les compagnies, les aéroports, les assistants au sol, les mainteneurs, les caterers, le aérien...)
- L'économie française en général, en permettant la création de jusqu'à 5,2 Md€ de PIB et ~29000 emplois (directs, indirects et induits) supplémentaires

Les mesures de soutien à prendre par la puissance publique, de l'ordre de 400 à 500M€ pour rappel, présenteraient un retour sur investissement très attractif, en générant jusqu'à environ 2200M€ de contributions supplémentaires (recettes fiscales, cotisations sociales). Pour le budget de l'Etat en particulier, le retour sur investissement sera aussi plus ou moins largement positif selon qu'il porte seul ou qu'il répartisse/focalise les efforts sur des mesures de régulation du secteur. Chiffres clefs d'un scénario de maintien de la part de marché du pavillon français vs continuité du déclin :

Chiffres clefs d'un scénario de maintien de la part de marché du pavillon français vs continuité du déclin :

Puissance publique	Transport aérien	France
 <p>+ 2,2 Md€ de contributions pour 450 M€ « d'investissement » en faveur du transport aérien</p>	 + 7,5 Mpax/an sous pav. fr.  +15 LC sous pav. français  +15 MC sous pav. français  + 4 300 ETP direct  + 790 M€ de v. ajoutée	 <p>+ 28 900 ETP</p>  <p>+ 5,2 Md€ de PIB</p>

1 Voir page 4 : l'Etat peut activer tout ou partie des leviers suivants : (i) charges directement versées à la puissance publique (ex : taxe aviation civile, taxe d'aéroport...), (ii) charges « régulées » par l'Etat (ex : redevances de navigation aérienne, redevances aéroportuaires...), (iii) contributions sociales des employeurs / salariés et (iv) simplifications réglementaires

2. Approche méthodologique générale

Arthur D. Little a conduit une analyse en 4 étapes pour évaluer l'enjeu pour la puissance publique de soutenir (ou non) la compétitivité du pavillon français :

Elaboration des scénarios de développement du pavillon français

Arthur D. Little a élaboré deux scénarios pour évaluer l'impact de mesure de soutien à la compétitivité du pavillon français :

- Scénario 1 dit de reprise : où le pavillon français stabiliserait ses parts de marché
- Scénario 2 dit de déclin : où le pavillon français continue à perdre des parts de marché au rythme historique de -0,9 pt. par an (cf. 2003-2017)

Ces 2 scénarios ont été traduits en termes d'impact sur la flotte des avions long-courriers (LC) et moyen-courriers (MC) basés en France et opérés par le pavillon français.

Détermination de l'impact des scénarios sur l'écosystème du transport aérien

Arthur D. Little a ensuite évalué l'impact de ces avions et passagers supplémentaires sur l'écosystème du transport

aérien français en termes de chiffre d'affaires, de valeur ajoutée et d'emplois générés en appliquant des ratios « standard » pour l'industrie.

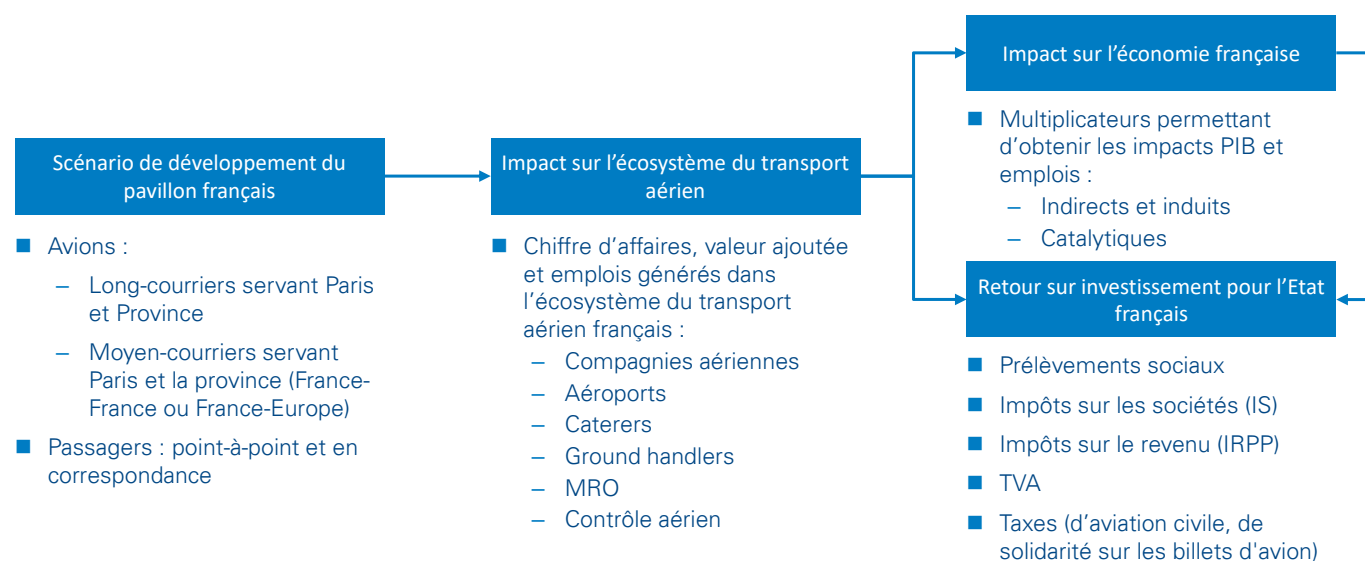
Evaluation de l'impact sur l'économie française

La création directe de valeur ajoutée et d'emplois dans l'écosystème du transport aérien français a de plus un impact plus vaste sur l'économie française, générant ainsi une valeur ajoutée et des emplois indirects (les fournisseurs de l'écosystème aérien), induits (dépenses des employés et entreprises directes et indirectes dans l'économie nationale) et catalytiques (impact du transport aérien sur l'économie nationale). Cet impact a été pris en compte sur la base d'études macro-économiques appliquées aux scénarios développés dans l'étape 1.

Evaluation du retour sur investissement pour l'Etat et la puissance publique

Enfin, Arthur D. Little a évalué l'impact de ces scénarios sur les recettes pour l'Etat, les sécurités sociales et les administrations locales afin de mesurer le « retour sur investissement » du soutien de la puissance publique au transport aérien.

Approche méthodologique



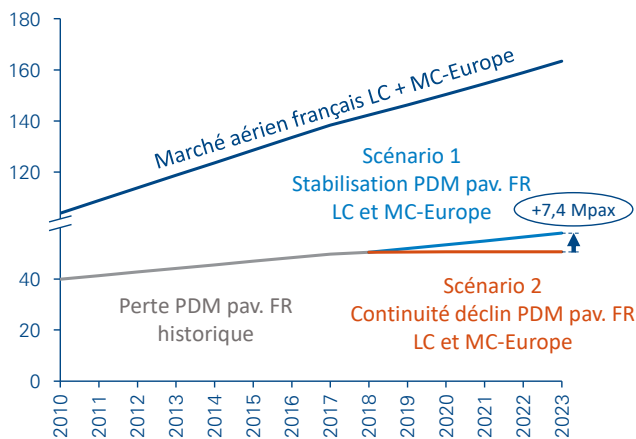
Source: analyses Arthur D. Little

3. Futurs possibles pour le pavillon français

Le déclin du pavillon français est réversible

Au cours des 10 dernières années, le pavillon français a perdu en moyenne annuelle environ -1 pt. de parts de marché. Le pavillon français est donc passé d'une part de marché globale de 50% en 2008 à 41% en 2018.

Evolution des parts de marché de l'aérien français 2010-23, en Mpx LC et MC-Europe



Source: DGAC, analyses Arthur D. Little

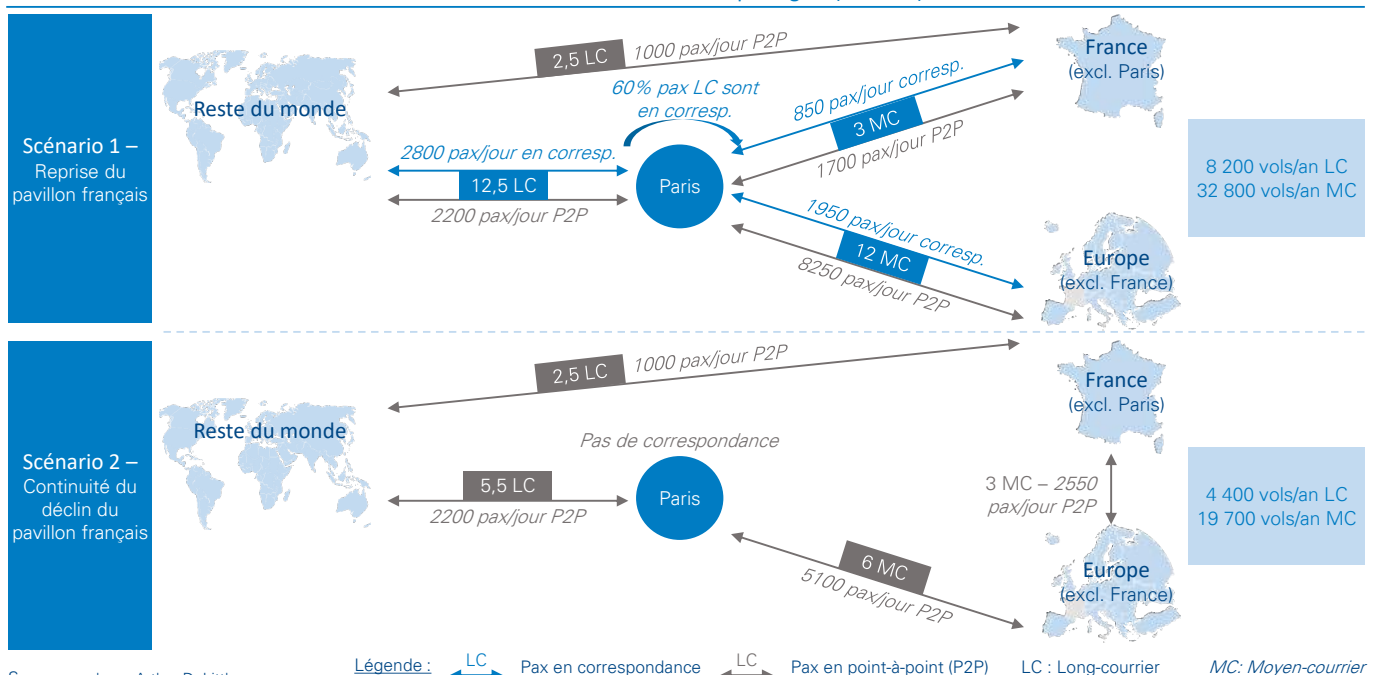
Pourtant, nos discussions avec des acteurs clefs du transport aérien font apparaître que la stabilisation de la part de marché du pavillon français est un objectif réaliste, sous condition (i) d'une politique de soutien de la part de la puissance publique à hauteur de 400-500M€ (cf. étude précédente d'Arthur D. Little : « Comment redynamiser le transport aérien français ») qui accompagnerait (ii) des efforts de productivité équivalents de la part des compagnies aériennes.

Une stabilisation de la part de marché du pavillon français se traduirait par 30 avions supplémentaires sur la France (15 long-courriers, 15 moyen-courriers)

Dans un marché en croissance globale d'environ 3% par an (cf. prévisions Boeing et Airbus pour les vols vers l'Europe ou l'intercontinental), nous avons donc envisagé 2 scénarios de développement pour le pavillon français : (1) une stabilisation de sa part de marché ou (2) une continuité de son déclin.

L'enjeu d'un regain de compétitivité des compagnies aériennes françaises vs une continuité de leur déclin est de transporter 7 millions de passagers en plus en 2023 et donc d'ajouter 15

Flux additionnel d'avions et de passagers (en 2023)



Source: analyses Arthur D. Little

avions long-courriers (LC) et 15 avions moyen-courriers (MC) à leur flotte. Cette flotte permettrait de servir un trafic en point-à-point (de/vers la France) mais aussi d'attirer sur le hub français un trafic en correspondance très important pour soutenir l'activité LC.

Tous ces trafics pourraient être développés tant au départ de Paris qu'au départ des régions (cf. illustration infra et annexe « hypothèses de chiffrage »).

Une continuité du déclin qui limiterait la croissance globale du marché aérien et affaiblirait le hub

Notre Scénario 2 de déclin considère une continuité du déclin du pavillon français en part de marché au rythme historique : il en résulte une stabilisation de l'activité des compagnies françaises.

Ce serait alors seulement des compagnies non-basées en France qui ajouteraient des avions LC pour répondre à la demande des pax, mais cette fois-ci sans attirer de flux en correspondance. Il en résulte seulement 8 avions LC additionnel servant la France au lieu de 15, et 9 avions MC au lieu de 15.

La différence stratégique majeure du scénario 1 vs. le scénario 2 est donc que la France ne capterait pas un trafic de passagers

qui effectueraient une correspondance sur Paris pour effectuer leur voyage ; en renonçant à offrir une solution d'acheminement via la France à ces voyageurs, la dynamique économique de la France se priverait du levier d'accélération que constitue la captation d'une partie de la croissance économique des autres pays (ce que permet le système de Hub).

Un scénario de dégradation de la connectivité de la France n'a pas été retenu mais reste possible

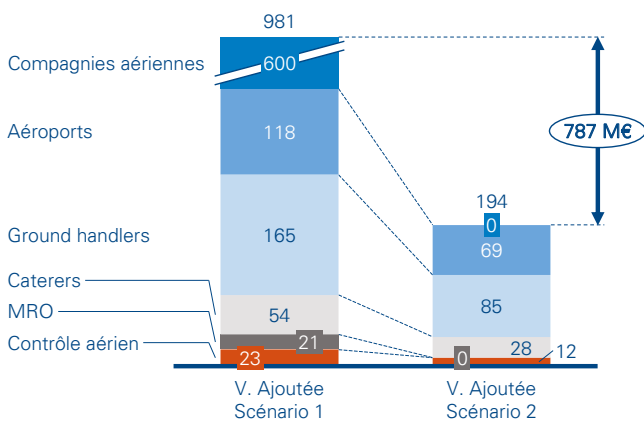
Le Scénario 2 de déclin que nous avons retenu reste optimiste car il permet d'offrir la même qualité de connectivité LC aux passagers au départ de Paris et de la Province, avec un maintien de l'offre long-courrier point-à-point.

Un Scénario 3 de déclin accéléré, plus pessimiste, ne conserverait pas ces vols LC directs au départ de Paris et tous les passagers d'Ile-de-France passeraient alors par des hubs européens via des vols moyen-courriers pour rejoindre leur destination finale sur d'autres continents.

Ce scénario n'a pas été retenu dans cette étude bien qu'il soit tout à fait plausible, comme l'a montré le déclin d'Alitalia au cours des dernières années, similaire à ce scénario 3.

4. Impact économique sur l'écosystème du transport aérien français

Impact direct en valeur ajoutée (M€) en 2023



Source: analyses Arthur D. Little

Arthur D. Little a pris en compte les principaux acteurs du transport aérien pour évaluer l'impact économique des deux scénarios à l'exception des fournisseurs de kérosène : les compagnies aériennes (activités de passage et de fret), les aéroports (Paris et province), les caterers, les ground-handlers et fournisseurs de services d'escale, les mainteneurs et le contrôle aérien.

Les données utilisées pour construire les ratios d'impact du trafic additionnel généré sont extraites des rapports annuels des entreprises du transport aérien français, de publications ACI et de rapports de la DGAC.

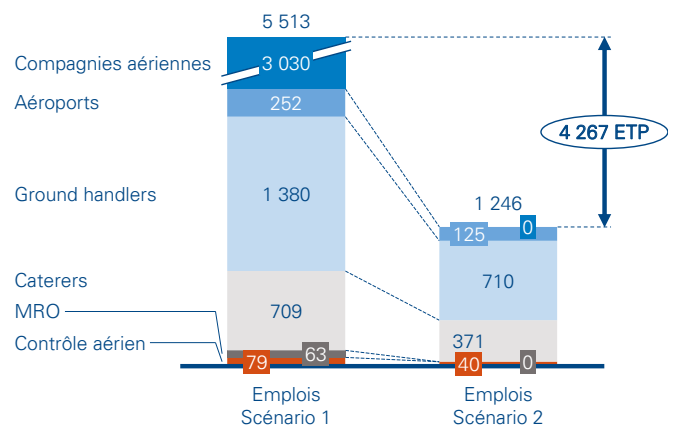
Un scénario 1 qui crée 790M€ de valeur ajoutée de plus que le scénario 2 ...

Les avions et les passagers supplémentaires génèrent du chiffre d'affaires supplémentaire pour l'ensemble des acteurs. Arthur D. Little s'est basé sur un prix moyen du billet aller simple LC de 500 € et de 80€ pour le MC.

L'impact sur les revenus aéronautiques et non-aéronautiques des aéroports a été différencié selon que l'on considère les aéroports de Paris ou de Province, et les pax en correspondance ou non.

Les consommations intermédiaires (handlers, caterers, MRO, fuel, redevances et taxes aériennes) sont estimées par des ratios par pax, par vol ou par avion (sources : aéroports, ACI et

Impact direct en emplois (ETP) en 2023



bases de données Arthur D. Little), et viennent se soustraire aux chiffres d'affaires des compagnies aériennes, ce qui permet d'obtenir la valeur ajoutée créée pour celles-ci. Les valeurs ajoutées pour l'écosystème du transport aérien sont estimées en pourcentage du chiffre d'affaire, fonction de la structure de coût « type » de chaque acteur.

Il est à noter que dans le cas du scénario 2, les compagnies captant le trafic ne sont pas basées en France, ce qui implique que leur valeur ajoutée n'y est pas créée. De même, elles sont un peu moins clientes de prestations auprès des acteurs de l'écosystème aérien en France (catering, MRO...).

... et 4300 emplois de plus pour l'écosystème du transport aérien français

L'évaluation du nombre d'emplois créés au sein de l'écosystème du transport aérien est basée (i) sur des ratios fonction du trafic pax, des vols ou des revenus et (ii) sur une élasticité de l'emploi par rapport au trafic additionnel pour chaque acteur (élasticité typiquement plus faible pour les aéroports ou le contrôle aérien que pour les handlers ou l'activité cargo).

L'écart entre les 2 scénarios est in fine de l'ordre de 4300 emplois de plus en faveur du scénario 1, dont ~3000 au total pour les compagnies aériennes (~2800 pour le passage et ~200 pour le cargo).

5. Impact sur l'économie française en général (hors mesures de soutien)

Méthodologie suivie

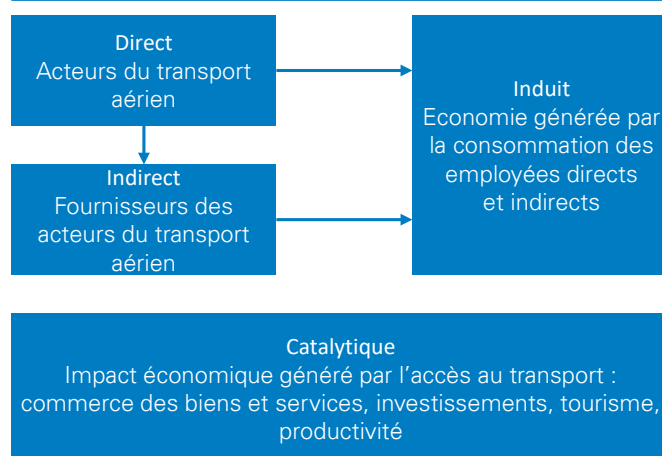
Pour mesurer l'impact total sur l'économie et l'emploi en France, il faut prendre en compte 3 autres niveaux d'impacts en plus de l'impact direct sur l'écosystème du transport aérien :

- l'impact indirect (sur les fournisseurs de l'écosystème aérien),
- l'impact induit (dépenses des employés et entreprises directs et indirects dans l'économie nationale)
- l'impact catalytique, qui s'entend comme le résultat des opportunités rendues possibles par le transport aérien pour d'autres secteurs : par exemple la possibilité de démarcher et exporter plus facilement à l'étranger pour une entreprise, d'attirer des investisseurs étrangers ou des touristes.

ACI Europe a publié en 2015 une étude sur l'impact économique des aéroports européens, qui détaille pays par pays les impacts directs, indirects, induits et catalytiques en termes de PIB (valeur ajoutée) et d'emplois. Arthur D. Little a utilisé les ratios de passage entre les différents impacts identifiés par ACI pour la France :

- 1 € de PIB direct génère 1,56 € de PIB indirect et induit, et 4,12 € de PIB catalytique
- 1 emploi direct génère 1,54 emplois indirects et induits, et 4,22 emplois catalytiques

Les différents impacts économiques du transport aérien



Source: ACI Europe

Le développement du pavillon français aurait un impact économique au moins 3 fois supérieur

La comparaison des 2 scénarios (reprise vs. déclin) montre un écart de PIB (somme des valeurs ajoutées) et d'emplois largement positif en faveur d'une croissance des transporteurs français (cf. tableau infra).

En fine le scénario 1 de reprise aurait un impact de ~5 milliards d'euros de PIB et de ~29 000 emplois supplémentaires en France par rapport au scénario 2 de déclin. En comparaison des chiffres absolus, l'écart est de x4 sur le PIB et x3.5 sur l'emploi créé.

Impact sur l'économie et sur l'emploi en France en 2023

	Valeur ajoutée annuelle créée en 2023				Emplois créés en 2023 (vs.2018)			
	Direct	Indirect & induit	Catalytique	Total	Direct	Indirect & induit	Catalytique	Total
Scénario A - Stabilisation des parts de marché du pavillon français	980 M€	1 430 M€	4 050 M€	6 460 M€	5 510 ETP	8 510 ETP	23 270 ETP	37 290 ETP
Scénario B - Continuité du déclin du pavillon français	190 M€	280 M€	800 M€	1 270 M€	1 250 ETP	1 920 ETP	5 260 ETP	8 430 ETP
Gain net Sc.A vs. Sc.B	790 M€	1 150 M€	3 250 M€	5 190 M€	4 270 ETP	6 590 ETP	18 010 ETP	28 870 ETP

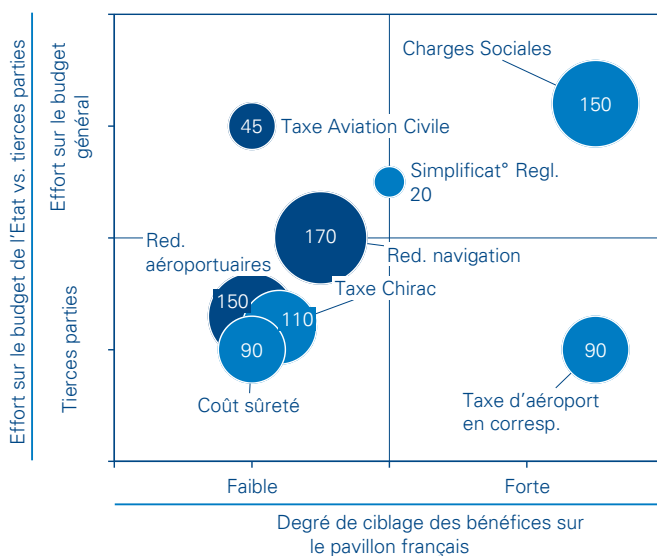
Source: analyses Arthur D. Little

6. Leviers actionnables par la puissance publique pour soutenir le transport aérien²

L'Etat peut agir sur 4 leviers spécifiques au transport aérien pour soutenir la compétitivité du pavillon français : limiter les charges aéronautiques directement perçues, ajuster la régulation économique du secteur, limiter le coût des charges sociales et simplifier la réglementation du secteur. Chacune des mesures possibles demande un degré d'effort plus ou moins important pour l'Etat, et permet de cibler plus ou moins le pavillon français.

Charges « aéronautiques » directement versées à la puissance publique

Panorama et impact potentiel des options possibles pour l'Etat afin de renforcer la compétitivité du transport aérien français



Légende : ● Réduction de coût annuel M€
● Dispense de coût additionnel annuel M€

Source: analyses Arthur D. Little

- La **taxe d'aviation civile** et la **taxe de surveillance / certification**, qui rémunèrent les activités de contrôle et de supervision opérationnelles et légales de la DGAC, représentent ~450M€
- La **taxe « Chirac » de solidarité sur les billets d'avion** pèse pour ~220M€ et son assiette pourrait être répartie sur d'autres secteurs.

Charges aéronautiques « régulées » par l'Etat

- Les **redevances de navigation aérienne** perçues par la DSNA représentent ~1,7Md€, or les données d'Eurocontrol montrent que le coût complet pour les clients est, en France, augmenté d'environ 20% en prenant en compte l'impact des retards et perturbations générés par la performance actuelle du contrôle aérien français
- Les **redevances aéroportuaires** (hors taxe d'aéroport) représentent ~1,5Md€ et sont en grande partie ajustables par l'Etat via les contrats de régulation économique des aéroports. Il paraît ainsi souhaitable de réguler les aéroports pour améliorer leur efficacité opérationnelle (exploitation, sûreté) et environnementale. En contrepartie, une durée plus longue des contrats de régulation permettrait de donner plus de visibilité aux investisseurs et une partie des gains pourrait leur être restituée dans une logique de partage des fruits des efforts
- Le **coût de la sûreté** – fonction régalienne – représente plus de 900M€ (fonctionnement et amortissement des investissements), financés entièrement par l'industrie et les passagers via la **taxe d'aéroport**. D'après le rapport de la commission des finances du Sénat de 2016, le coût en France serait de 35% supérieur au coût de sûreté des aéroports comparables en Europe. Les analyses d'Arthur D. Little montrent que cet écart peut être de 100% avec des pays comme la Suède ou l'Italie sur l'inspection des passagers et des bagages en soute en particulier.

Contributions sociales employeurs / salariés

Les charges sociales représenteraient un différentiel de compétitivité avec l'Allemagne de plus de 500 M€ pour les compagnies aériennes françaises, du fait du système français qui combine à la différence de ses voisins un non plafonnement des charges sociales et des taux nominaux élevés. Une réflexion comparable à celle menée pour les banques dans le cadre du Brexit pourrait redonner de la compétitivité aux transporteurs.

2 Cf. première contribution d'Arthur D. Little au débat des Assises du Transport Aérien « Comment redynamiser le transport aérien français ? », juin 2018

Simplifications réglementaires sur le transport aérien

L'Etat peut générer de « l'agilité » pour l'ensemble de l'écosystème en réalignant le code de l'aviation civile sur l'application stricte des textes européens. Un horizon de convergence à court terme (2 à 5 ans) permettrait de dégager ~20M€ (source : FNAM).

Mix de mesures de soutien utilisé pour calculer le « retour sur investissement » pour la puissance publique

Arthur D. Little a utilisé un mix de mesures de soutien au transport aérien, présenté dans le tableau ci-dessous, permettant de renforcer la compétitivité de la France sur tous les segments de trafic.

La compétitivité du pavillon français sur le trafic en correspondance est néanmoins un enjeu majeur à traiter car seul ce trafic permet (i) de capter la croissance d'autres pays et

(ii) d'inclure une activité supplémentaire sur le MC (cf. annexe). Un certain nombre de mesures sont donc ciblées sur ce trafic et sur le pavillon français.

Le panel de mesures proposé limite aussi « l'investissement direct » supporté par la puissance publique à un total d'environ 150 à 200M€ (ex : l'élargissement de la taxe Chirac à d'autres secteurs contributeurs ne suppose pas de baisse de recettes au total)

Le panel retenu préserve aussi les intérêts patrimoniaux de la puissance publique (ex : impact limité sur les aéroports) ou bien les ressources des entités publiques au service direct du transport aérien (ex : DSNA, DGAC).

Enfin, le panel de mesures retenues permettrait à la fois de stimuler la demande (réduction du prix du billet) et l'offre (amélioration de la rentabilité des compagnies aériennes opérant en France).

Mix de mesures de soutien à la compétitivité du transport aérien en France

	Levier & gain 2023 vs fil de l'eau	Mix proposé par Arthur D. Little	Impact potentiel 2023		Mesures ciblées sur la compétitivité des compagnies françaises	Investissement pour la puissance publique
			Baisse de prix billet	Baisse de coût cnies.		
Taxe « Chirac » de solidarité sur les billets d'avion	Elargissement de l'assiette pour atteindre une baisse de 50% sur le transport aérien (-110M€)	✓	- 110 M€	-	Toutes compagnies	0 M€
Taxe d'aviation civile	Stabilité en valeur totale collectée (-45M€)	-	-	-	Toutes compagnies	0 M€
Cotisations sociales employeurs	Réduction de 15% de l'écart avec l'Allemagne (-100M€)	✓	-	- 100 M€	Ciblé pavillon français	100 M€
Taxe d'aéroport – Sécurité	Productivité : baisse de 10% (-90 Mpax)	✓	- 90 M€	-	Toutes compagnies	0 M€
Taxe d'aéroport – Correspondance	Suppression de la taxe d'aéroport en correspondance (-90Mpax)	✓	- 90 M€		Ciblé pavillon français	(selon % de détention du capital des aéroports)
Régulation économique des aéroport	Productivité de 10% sur les redevances aéroportuaires (-150 M€)	-	-	-	Toutes compagnies	(selon % de détention du capital des aéroports)
Redevance de navigation aérienne	Productivité de 10% sur les redevances de navigation (-170M€)	✓ Baisse de 2,5%	-	- 45 M€	Toutes compagnies	45 M€
Simplification réglementaire	Simplification réglementaire (-20M€)	✓	-	- 20 M€	Ciblé pavillon français	0 M€
TOTAL				- 455 M€		150 à 200M€

Source: analyses Arthur D. Little, Assises du Transport Aérien

7. Retour sur investissement pour la puissance publique

Les résultats de notre étude font apparaître que la puissance publique percevrait jusqu'à un total de 2,2 Md€ de recettes de plus dans le cas du scénario 1 (regain de compétitivité du pavillon français) vs le scénario 2 (croissance non captée par le pavillons français).

Contribution des compagnies aériennes

Nous avons pris en compte 3 types de contribution des compagnies aériennes aux budgets de la puissance publique:

- La **taxe d'aviation civile et la taxe de solidarité** sur les billets d'avion, calculées directement via les flux de passagers
- Les « **prélèvements** » sur la **masse salariale**, qui intègrent (i) les cotisations sociales à charge de l'employeur, (ii) à charge du salarié, (iii) l'IRPP et (iv) la TVA (générée par la consommation des acteurs économiques), qui représentent in fine un total de 71% de la masse salariale en se fondant sur les données INSEE et la fiscalité en vigueur en 2018.
- **L'impôt sur les sociétés**, sur la base d'un résultat net avant IS de 75% et 14% du CA respectivement pour le MC et le LC (cf. le résultat net avant IS d'easyJet et de BA par exemple)

Contribution des autres acteurs du transport aérien et des impacts indirects, induits et catalytiques

Pour établir la contribution aux budgets publics (i) des autres acteurs du transport aérien que les compagnies aériennes, mais aussi (ii) celle en provenance du PIB indirect, induit et catalytique, Arthur D. Little a utilisé des ratios en % du PIB, i.e. en % de la valeur ajoutée des agents économiques, ci-dessous (source INSEE) :

Prélèvements obligatoires au profit des administrations publiques

Administrations	Prélèvements (Md€)	% du PIB
État	315,3	14,1%
Administrations de sécurité sociale	535,6	24,0%
Administrations locales	137,7	6,2%

Source: INSEE

Résultats des retombées pour la puissance publique

Le retour sur investissement « direct » pour la puissance publique serait >250M€ (soit > à l'investissement direct de la puissance publique) et le retour global serait >2,2 Md€, très attractif au regard des efforts consentis.

Retour sur investissement pour l'année 2023 en gain net Sc. 1 vs. 2 (après prise en compte du mix de mesures de soutien à la compétitivité)

	Prélèvements par type d'acteurs			
	Direct	Indirect & induit	Catalytique	Total
Etat	140 M€	160 M€	460 M€	760 M€
Administrations de sécurité sociale	140 M€	270 M€	770 M€	1 180 M€
Administrations locales	5 M€	70 M€	200 M€	280 M€
TOTAL	285 M€	500 M€	1 430 M€	2 220 M€

Source: analyses Arthur D. Little

8. Annexe : hypothèses de chiffrage des scénarios de trafic

Pour évaluer la taille actuelle et la croissance du marché français nous avons retenu les données publiées par la DGAC et les constructeurs (Airbus Boeing). L'écart entre le scénario 1 et le scénario 2 est un besoin d'avions supplémentaires sous pavillon français pour traiter +7Mpax en 2023.

Importance du marché de Paris

Nous pensons que le développement du long-courrier au départ de France, et notamment de Province, est fortement dépendant de la demande (taille du marché) et de l'existence d'un modèle économique profitable pour les transporteurs. Ainsi, il nous semble qu'en l'état actuel du marché français, le trafic se développera à Paris en majorité. De plus nous n'avons pas retenu un développement important de modules LC de type A321LR en Province à horizon 5 ans. Bien que ce segment soit attractif et devrait connaître un développement important, nous l'envisageons post 2020-2022 compte-tenu des commandes en cours ainsi que du profil et de la stratégie des compagnies clientes.

Nombre d'avions supplémentaires utilisés

Nous avons retenu les hypothèses suivantes relatives au profil des avions long-courrier et moyen-courrier qui seraient utilisés.

Hypothèses retenues par type d'avion

	LC	MC
Taille module	320 sièges	180 sièges
Taux de remplissage moyen	85%	80%
Vols par jour	1,5 vol/jour	6 vols/jour
Equipages	20 PNT & 90 PNC	10 PNT & 25 PNC

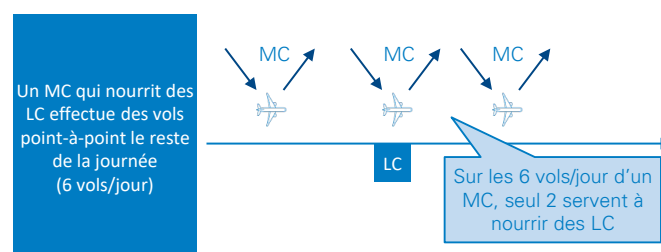
Source: hypothèses Arthur D. Little

Ces avions ont été considérés comme identiques pour le pavillon français ou pour le pavillon étranger.

Compte-tenu du besoin de servir 7Mpax annuels supplémentaires et des types avions retenus, le scénario 1 ajouterait 12,5 avions LC pour le hub de Paris et 2,5 LC pour la province³. 60% des passagers LC du hub de Paris seraient en correspondance (venant de France et d'Europe). Ce trafic en correspondance serait alimenté par des avions MC.

Or ces avions MC nécessaires à l'alimentation du Hub captent aussi un important trafic point-à-point (P2P) du fait que seuls 1.5- des 6 vols opérés par chaque avion MC sont utiles à la correspondance LC. Les 4.5 autres vols transportent donc des passagers point-à-point.

Induction d'un trafic et d'avions MC par l'activité LC



Source: analyses Arthur D. Little

Le scénario 2 impliquerait l'ajout de seulement 5,5 LC à Paris (contre 12,5, car pas d'alimentation par du trafic en correspondance) et 2,5 LC en province. Les passagers au départ de la province vers l'intercontinental seraient réorientés sur des avions MC vers des hubs européens (au lieu de vers Paris), ce qui générerait aussi un trafic Europe-Province additionnel, pour un total de ~+3 avions MC. Par ailleurs, ~6 MC de Paris vers l'Europe seraient aussi ajoutés par des compagnies non-basées pour traiter du trafic point-à-point ou pour attirer des passagers en correspondance vers leur hub à l'étranger. Au global, la taille du marché français du transport aérien serait réduite dans ce scénario 2, par l'absence de trafic en correspondance.

³ Nous n'avons pas tenu compte des avions de réserve dans notre chiffrage, car seuls les avions générant un trafic ont été retenus pour quantifier l'impact économique du développement du transport aérien.

Méthodologie de l'étude

Arthur D. Little s'est appuyé, pour rédiger cette étude sur :

- les données de trafic historiques et projections de trafic : DGAC, annuaire statistique du transport aérien en France, 2003-2017 ; Boeing et Airbus, Global Market forecast 2017 et 2018
- les données d'impact économique sur l'écosystème du transport aérien français : rapports annuels, documents de références et publication de compagnies aériennes : Air France, easyJet, British Airways, etc. ; rapport annuel et documentation ADP, y compris pour les redevances ; bilan social de la DGAC ; publications et communiqués d'acteurs de l'aérien (e.g. Servair pour le catering) ; publications ACI
- les études d'impact sur l'économie française en général : ACI Europe, Economic Impact of European Airports, January 2015
- les publications de l'INSEE sur les prélèvements obligatoires : INSEE, Prélèvements obligatoires au profit des administrations publiques et des institutions européennes (publication 2018, chiffres de 2016) ; INSEE Références, édition 2017 - Fiches - Activité, emploi et coûts salariaux ; INSEE Impôts, Données annuelles de 1995 à 2017
- notre connaissance approfondie du secteur du transport aérien tant au niveau français que mondial. Le cabinet a développé sur ce secteur une expertise reconnue et a accumulé une forte expérience via des missions de conseil réalisées pour tous les acteurs de la chaîne de valeur
- de nombreux éclairages grâce aux discussions menées dans le cadre de cette étude avec les acteurs experts du transport aérien en France et en Europe

Cette étude a été menée au cours des mois de juillet et août 2018.

Auteurs :

Cette contribution aux débats des Assises Nationales du Transport Aérien a été rédigée sous la direction de :

Mathieu Blondel – Partner responsable global de centre de compétence « Aviation » d'Arthur D. Little

Avec la participation de :

Vincent Bamberger, Managing Partner

Julien Vialade, Principal

Charles Pinard, Consultant

Jonathan Zakoïan, Consultant

Contact :

Mathieu Blondel : blondel.mathieu@adittle.com



Assises du Transport Aérien : Soutenir le transport aérien : quel retour sur investissement ? –

Retombées économiques d'une croissance retrouvée pour le pavillon français

Arthur D. Little

Fondé en 1886, Arthur D. Little est le plus ancien cabinet de conseil au monde. Aujourd'hui, Arthur D. Little est un leader mondial du conseil en management et intervient sur des projets complexes de stratégie, de transformation, d'innovation et de transformation dans de nombreux secteurs.

Arthur D. Little accompagne plus particulièrement l'écosystème du transport aérien en France depuis plus de 15 ans, en travaillant régulièrement pour les aéroports, les compagnies aériennes ou les prestataires de service tiers (maintenance aéronautique, acteurs du fret, handlers, etc.). Arthur D. Little travaille aussi pour des leaders du secteur en Europe, au Moyen-Orient ou en Asie.

Arthur D. Little mobilise les meilleurs profils et intervient aux côtés de ses clients dans un esprit collaboratif. Nous mettons un accent particulier sur les valeurs de qualité et d'intégrité.

Rendez-nous visite sur www.adlittle.com

Copyright © Arthur D. Little SAS 2018. Tous droits réservés.

www.adl.com/assisestransportaerien_impact