

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien

**« LES EFFETS DE L’AFFRETEMENT AERIEN DANS LE
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DES REGIONS »**

*Mémoire pour l’obtention du
Master 2 Droit et Management du Transport Aérien*

Par

Nicolas MARZIALI

Sous la direction de M. le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2016-2017

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien

**« LES EFFETS DE L’AFFRETEMENT AERIEN DANS LE
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DES REGIONS »**

*Mémoire pour l’obtention du
Master 2 Droit et Management du Transport Aérien*

Par

Nicolas MARZIALI

Sous la direction de M. le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2016-2017

REMERCIEMENTS

J'adresse mes remerciements à l'ensemble des personnes qui m'ont aidé dans la réalisation de ce mémoire, mais aussi celles qui m'ont accompagné au cours de cette année

Je tiens à remercier en premier lieu Béatrice Lary et Jean-François Ballin, respectivement Directrice du Service Passagers chez Dynami Aviation et Président Directeur Général, grâce à qui j'ai pu effectuer une alternance de grande qualité dans le milieu aéronautique.

J'exprime ma reconnaissance à M. Michel Groisne pour son soutien et son implication dans la formation universitaire, et ce même après avoir quitté l'IFURTA en décembre 2016.

Je remercie également M. le Professeur Cyril Bloch pour ses conseils avisés sur les méthodes de rédaction du présent mémoire.

J'adresse également mes remerciements à Lia Silva et Marjorie Vial pour leur présence et leur aide quotidienne durant toute l'année universitaire.

Je souhaite aussi remercier ma mère Dominique Marziali, pour sa précieuse aide à la relecture.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE	4
TABLE DES ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES	5
INTRODUCTION	7
PARTIE I – LA PLACE DE L’AFFRETEMENT D’AERONEFS DANS LE TRANSPORT AERIEN	12
TITRE I – ETAT DES LIEUX DU TRANSPORT AERIEN	12
CHAPITRE I – LES LIMITES TENANT AUX INFRASTRUCTURES ET A LA REGLEMENTATION	12
CHAPITRE II – CHOIX ECONOMIQUES ET MUTATIONS SOCIETALES : IMPACT SUR LE TRANSPORT AERIEN	18
TITRE II – LE RECOURS A L’AFFRETEMENT, ANALYSE DES AVANTAGES PRATIQUES ET ECONOMIQUES	24
CHAPITRE I – LE MAITRE MOT DU VOL CHARTER : LA FLEXIBILITE	25
CHAPITRE II – L’AFFRETEMENT : UNE OPERATION ECONOMIQUE FRUCTUEUSE	30
PARTIE II – EFFETS DE L’ACCROISSEMENT DES VOLS CHARTERS	36
TITRE I – L’IMPACT REGIONAL	36
CHAPITRE I – LES RETOMBEES ECONOMIQUES DIRECTES	36
CHAPITRE II – L’IMPACT ECONOMIQUE INDIRECT ET L’IMPACT INDUIT	42
TITRE II – LES CONSEQUENCES POUR LES COMPAGNIES AERIENNES	48
CHAPITRE I – LES VOLS CHARTER, DISPOSITIF D’OPTIMISATION POUR LES COMPAGNIES CLASSIQUES	48
CHAPITRE II – EFFETS NEGATIFS ET AVENIR DES VOLS AFFRETES	54
CONCLUSION	59
BIBLIOGRAPHIE	61
ANNEXES	66
TABLE DES MATIERES	68

TABLE DES ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES

AOG : Aircraft On Ground

ATAG : Air Transport Action Group

CAP : Circulation Aérienne Publique

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CE : Comité d'Entreprise

CDG: Charles De Gaulle

CDN : Certificat de Navigabilité

DATAR : Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale

FBO : Fixed-Base Operator

FDOT: Florida Department Of Transportation

IFR : Instrument Flight Rules

ILS : Instrument Landing System

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

JORF : Journal Officiel de la République Française

Km : Kilomètre

LCC : Low Cost Carrier

MT : Master Ticket

ONU : Organisation des Nations Unies

OSP : Obligation de Service Public

PNL : Passenger Name List

PPF : Point de Passage Frontière (ou Point de Passage Frontalier)

RPK : Revenue Passenger Kilometer

SSLIA : Service de Sécurité et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs

TAT : Turnaround Time

TO : Tour Operateur

UAE : United Arab Emirates

UAF : Union des Aéroports Français

UE : Union Européenne

VAC: Visual Approach Chart

VLJ : Very Light Jet

VTC : Véhicule de Tourisme avec Chauffeur

YM :Yield Management

INTRODUCTION

1. Fernand Paul Achille Braudel, grand historien français du siècle dernier, avait cette phrase, en opposition apparente avec l'entêtement français pour l'aménagement volontariste du territoire : « *Si j'étais chef d'un grand Etat, j'agisais peu, je regarderais ce qui évolue spontanément, je choisirais les tendances qui me sembleraient convenables et je les encouragerais*¹ ».

2. L'histoire moderne de notre pays a eu raison de cet épitomé idéaliste. Toutes les grandes décisions prises en rapport avec le développement du territoire ont fait l'objet d'initiatives étatiques. Dans le milieu du transport en général, certes, mais dans le domaine aéronautique particulièrement. Pris dans le carcan juridique et réglementaire, et dominé par les doctrines économique du 20^{ème} siècle, l'aérien s'est développé de manière inégale sur le territoire français. Avec des excroissances, des déformations, des bosses et des creux.

3. Le bilan aujourd'hui, synthétisé en quelques chiffres, résume la politique menée sur les dernières décennies. Les deux principaux aéroports parisiens que sont Paris Charles de Gaulle et Orly concentrent 52,1% du trafic. Ce chiffre, est à relativiser car, une dizaine d'années en arrière, ces mêmes aéroports réceptionnaient 61,1% du flux aérien national.

4. De ce constat, nous pouvons déduire deux choses :

- La première est sans conteste l'inégale répartition du trafic sur le territoire français. Et cette considération fait écho à de nombreuses autres disparités aisément observables. Nous pourrions évoquer au même titre le niveau d'urbanisation, celui des rémunérations, le nombre de sites culturels dans un rayon de 10 kilomètres ou encore le PIB par habitant.
- La deuxième est que les régions ont récupéré une grande part du trafic parisien malgré une augmentation régulière du trafic aérien en France. Donc, les perspectives d'évolution des plates-

¹ V. Adoumié, C. Daudel, D. Doix, J.M. Escarras, C. Jean, *Géographie de France*, Hachette Education, 2013, P.62

formes régionales sont encourageantes, et le phénomène devrait s'accroître au cours des prochaines années.

5. Les principales entraves à un développement uniforme du territoire trouvent leur origine dans la matrice même de l'aérien. Les évolutions successives faisant, les lignes aériennes se sont développées en réseaux maillés, chaque flux important étant relié à un nœud, et chaque nœud le renvoyant sur un flux important, ne laissant derrière elle que quelques bribes de lignes vers la province à la manière d'un réseau d'alimentation en eau ou en électricité, avec une réduction du débit chez l'utilisateur final. Dans notre réseau aérien, l'ensemble des (douze) grands aéroports régionaux d'intérêt national drainent difficilement le tiers du trafic aérien, soit 20% de moins que les deux seuls aéroports de région parisienne précités.

6. Aveu brutal certainement, ou erreur de communication, mais le choix des grandes compagnies, des Majors est, *in vino veritas*, le contrôle des hubs. Le contrôle du nœud, là où les forts débits se croisent. Le choix de développer un aéroport régional ne peut donc plus appartenir aux pontes qui défendent fermement ou soutiennent mollement, quelquefois contre vents et marées, la centralisation des activités en France.

7. Finalement, le 17^{ème} siècle avait été plein de bon sens. A la guerre, comme à la guerre, chacune des plates-formes doit se servir des outils à sa disposition pour faire prospérer le lègue étatique hérité en 2005². Bilan accablant fait par Madame le Professeur Catherine Mamontoff³ : les aéroports régionaux, fraîchement transférés aux collectivités territoriales font face à des trafics très faibles, se perdent dans les méandres du réseau aérien et peinent à trouver leur place, sont les proies de partenaires économiques redoutables et n'arrivent pas à garantir l'équilibre budgétaire de leur structure, au point d'ailleurs d'alerter la Cour des Comptes qui y constate un déficit permanent en 2008⁴.

² Loi Relative aux libertés et responsabilités locales, promulgué le 13 aout 2004, publié au JORF le 17 aout 2004

³ C. Mamontoff, *La réforme aéroportuaire de la loi du 13 aout à l'épreuve des faits*, L'harmanntan, collection GRALE, Paris, 2011

⁴ Cour des Comptes, *Les aéroport français face à aux mutations du transport aérien*, La Documentation Française. 2008

8. Pour rendre compte de l'intérêt que revêt une région et l'exposer à la face du monde, toutes les forces vives ont engagé le combat, sur fond d'identité territoriale et de patrimoine culturel. Et même si la démarche est lente, que les négociations prennent des années, les petits aéroports attirent des aéronefs, souvent aux prix de subventions. Mais le résultat est là, bien réel, de rares compagnies aériennes font le choix assumé de faire des aéroports de région leur base française⁵. Pourtant cette démarche est insuffisante car elle ne concerne qu'une minorité de structures aéroportuaires.

9. Les vols à la demande peuvent alors s'inscrire dans une logique de développement sur le long terme. Les collectivités usent d'artifices pour effectuer ces vols charter, financés parfois au grand renfort d'argent public mais l'important est de promouvoir. Promouvoir la capacité d'un aéroport à accueillir des touristes, des chefs d'entreprise, des familles. Prouver que vivre dans la capitale c'est bien, mais qu'en dehors ça peut être mieux.

10. C'est ainsi que souvent, les personnels en charge de la gestion de petits aéroports régionaux muent en apporteurs d'affaires pour les organisations environnantes. Le club de sport, la PME, ou l'antenne de la multinationale, tous sont autant de clients potentiels susceptibles d'affréter. Par affrètement, il faut entendre une forme de mise à disposition d'aéronef complet avec l'équipage, au profit du client, le fréteur, contre rémunération.

11. Conscients de leurs atouts, les aéroports régionaux font aujourd'hui le pari d'être autonomes, voire pour les plus ambitieux, d'avoir une balance excédentaire dans les années à venir. La demande en transports est bien réelle mais sûrement trop faible encore pour justifier l'apparition de lignes régulières aux quatre coins de la planète. Ce sont des compagnies spécialisées dans les vols domestiques qui effectuent quelques vols parmi lesquelles HOP Air France ou encore Twin Jet.

12. Du côté des compagnies aériennes, les vols charters sont apparus dans les années 1960/1970 pour faire face aux demandes croissantes en transport sur le pourtour méditerranéen en période estivale. Ce sont aujourd'hui plusieurs centaines de vols qui sont effectués sur ces mêmes destinations quotidiennement. La preuve que le ponctuel peut devenir habituel.

⁵ Par exemple, Ryanair sur l'aéroport de Carcassonne

13. De plus, le trafic aérien ne cesse de croître mais les plates-formes aéroportuaires tant enviées par les acteurs provinciaux arrivent progressivement à saturation et les perspectives de développement à court terme sont minces.

14. L'ensemble de ces constatations créent un climat favorable au développement régional. La possibilité de faire d'une France centralisée une France polycentrique semble possible et nombre d'acteurs du transport aérien en ont pris le parti. A titre d'exemple, les aéroports de Lille-Lesquin, Montpellier-Méditerranée et encore Lyon-Saint-Exupéry connaissent des croissances soutenues qui oscillent entre 10% et 15% par an⁶.

15. Les vols affrétés pour les besoins du transport de fret, avec des avions cargos par exemple, seront absents du présent développement. Ces derniers répondent à des logiques particulières et ne reflètent pas la réalité du développement économique régional. Ces vols n'intéressent pas le dynamisme local qui résulte de l'activité humaine qui entoure un vol passager.

16. L'intérêt du présent sujet est donc faire le bilan des actions et inactions, des limites et des contraintes, des opportunités et des marchés afin de comprendre en quoi le recours à l'affrètement peut s'intégrer dans un processus de développement des plates-formes aériennes régionales.

17. Il est effet largement admis que l'activité d'une ville est corrélée à l'activité de son aéroport. Ainsi, l'avenir des régions semble-t-il lié à l'aéroport, et l'activité aéroportuaire dépendante du dynamisme économique régional. Pour attiser cette croissance, de nombreux gestionnaires misent sur l'activité des vols à la demande pour accroître leur visibilité, démontrer leur attractivité, et faire en sorte que le don dont ils sont les destinataires soit mis à profit.

Quelle place et quels impacts les vols affrétés ont t'ils dans la dynamisation économique des territoires de France ?

⁶ Union des Aéroports Français, *Résultat d'activité des aéroports français 2016*, Paris, 2016

18. L'épineux sujet de l'aménagement et du développement territorial est à manipuler avec précaution. Il est le cheval de bataille de tous les chefs d'état et l'objet des contestations de nombreux représentant territoriaux.

Souvent boudées par les compagnies aériennes, les petits aéroports régionaux sont relégués à des activités d'aviation de loisir, ou d'affaires pour celles bénéficiant d'une position géographique avantageuse. Ces mêmes compagnies aériennes justifient leur position en usant de nombreux arguments tenant en premier lieu aux infrastructures inadaptées à l'accueil d'aéronef commerciaux ; mais aussi au manque d'attractivité. C'est pourquoi il convient de faire un Etat des lieux du transport aérien en France afin de déterminée la place qu'occupe l'affrètement dans la grande famille de l'aviation civile (PARTIE 1). Dès lors, nous aurons une idée précise des limites et des opportunités offertes par l'affrètement aérien, et il conviendra d'étudier la nature et l'intensité des impacts, positifs mais aussi négatifs pour les acteurs locaux et nationaux (PARTIE 2).

PARTIE I – LA PLACE DE L’AFFRETEMENT D’AERONEFS DANS LE TRANSPORT AERIEN

19. Après avoir fait un état des lieux du marché aérien actuel (TITRE 1), nous verrons en quoi l’affrètement aérien répond aux problématiques spécifiques de certains marchés (TITRE 2).

TITRE I – ETAT DES LIEUX DU TRANSPORT AERIEN

20. Le marché de l’exploitation d’aéronefs évolue dans un encadrement très strict. Cela pour garantir la sécurité des vols, mais également pour assurer la pérennité des entités qui exploitent des aéronefs. C’est pourquoi les compagnies aériennes doivent tenir compte des diverses limites qui les entourent (CHAPITRE 1) tout en s’assurant une activité économiquement profitable (CHAPITRE 2).

CHAPITRE I – LES LIMITES TENANT AUX INFRASTRUCTURES ET A LA REGLEMENTATION

21. Il existe de nombreuses limites relatives aux infrastructures .Certaines sont le fait d’une géographie qui semble difficilement absorber les grandes mutations du transport aérien (SECTION 1), alors que les autres sont le fait de l’Etat et des grandes administrations qui encadrent rigoureusement l’exercice du transport aérien (SECTION 2).

SECTION I – Les limites liées aux infrastructures, conciliation entre topographie et avancée technologique

22. Les limites des infrastructures peuvent être distinguées en deux points. L’un relatif aux limites dites naturelles (PARAGRAPH 1) tandis que l’autre s’attache à leur financement (PARAGRAPH 2)

§ 1 – Les limites naturelles et environnementales

23. Nombreux sont les exemples en France d'aérodromes qui nécessitent l'obtention d'une qualification pour être desservis par le commandant de bord.

24. Notons l'exemple de Calvi (LFKC) ou encore Courchevel (LFLJ). Ces terrains font face à des particularités topographiques qui justifient l'acquisition de compétences particulières. Les particularités liées à l'environnement fondent une restriction pour les pilotes qui ont l'obligation de détenir les titres de formation suffisants pour pouvoir y opérer. L'équipage qui ne détient pas la qualification désirée ne peut se rendre sur un terrain qui exige des aptitudes spécifiques, tenant notamment au relief ou à une aérologie particulière.

25. Une autre limite environnementale tient à l'adaptation des structures déjà existantes au marché actuel. Les aéronefs ayant des capacités d'emport plus importantes, les pistes, taxiways, parkings, zones d'embarquement et de débarquement, ainsi que les terminaux doivent faire l'objet d'adaptations. Un des problèmes très actuels soulevés par l'aéroport de Nantes Atlantique en est le parfait exemple. Le projet de construction de l'aéroport de Notre-Dame des Landes vient en fait de la volonté d'accroître la capacité de l'aéroport de Nantes Atlantique. En effet, l'aéroport historique est comprimé entre le centre-ville situé dans l'axe de piste⁷ et une réserve classée Natura 2000⁸. Impossible alors d'agrandir les infrastructures et de rendre compétitive l'offre aérienne à Nantes, notamment en terme d'avions long-courrier⁹ et très gros porteurs.

26. Les limites naturelles évoluent. Certaines sont libérées de leurs contraintes par l'Etat comme les zones protégées, d'autres sont parfois modi-

⁷ Cf. : Annexe 1, Carte VAC (Visual Approach Chart), www.sia.aviation-civile.gouv.fr, Ed. 18 août 2016

⁸ Denis Finsilber, *Nantes-Atlantique, un aéroport bloqué dans sa croissance*, Les Echos, 05/11/2015

⁹ Larousse : « Avion de transport destiné à voler sur des très longues distances (6000 km au moins » http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/long-courrier_long-courriers/47746 (12/08/2017)

fiées dans le but de répondre aux exigences du développement aéronautique. Sur ce dernier point, il est à noter que la principale piste de l'aéroport de Marseille-Provence par exemple a été allongée sur l'étang de Berre. Le schéma a été reproduit sur l'aéroport de Nice dont la deuxième piste est en réalité construite sur le fond marin.

27. Au-delà des limites liées à la géographie, le coût d'exploitation des installations pour exercer une activité commerciale semble être, pour les plus petites structures, prohibitif.

§ 2 – Les limites quant au financement des infrastructures

28. L'exploitation d'un aérodrome dans le cadre d'une activité commerciale doit répondre à certains impératifs. En effet, les vols commerciaux doivent, dans la quasi-totalité des situations, répondre aux exigences de vol aux instruments (IFR¹⁰). L'ensemble des exigences sont listées dans un arrêté porté par le Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer du 14 Mars 2007¹¹. Il y est repris l'ensemble des instruments qui doivent être présents sur un aérodrome à usage commercial. Notons la présence obligatoire notamment des aides visuelles, radioélectriques et météorologiques, mais aussi les balisages lumineux, les marquages au sol ou encore les panneaux de signalisation. La liste est encore longue et le coût unitaire à l'achat et l'entretien de chaque élément est très onéreux.

29. A titre d'exemple, l'ILS (Instrument Landing System) ou « Instrument d'Aide à l'Atterrissage » est une balise radioélectrique dont le coût moyen d'achat/installation est de 10 millions¹² de dollars américains (\$). Le coût de maintenance, d'entretien, et de fonctionnement de la balise est d'environ 10% par an¹³ du coût d'achat, comprenant les coûts fixes et les coûts variables. Il faut donc ensuite allouer environ 1 million de dollars annuellement

¹⁰ Règlement UE 923/2012, « établissant les règles communes et les dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne », P.10, Art 10 – 2, a).

¹¹ Arrêté du 14 mars 2007 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, Publication au Journal Officiel (JORF), 15 mai 2007, P.4

¹² Airservices Australia Gold Coast Airport, Annual Report 2012

¹³ *Ibid.*

afin de garantir le bon fonctionnement de la balise. Ces sommes, pourtant facilement absorbées par la trésorerie des grands aéroports, sont difficilement acceptables par les aéroports provinciaux de petite envergure.

30. Autre limite également, la longueur de piste. Afin d'accueillir les aéronefs commerciaux des principales compagnies européennes, les aéroports devraient avoir entre 1700 et 2100 mètres de piste¹⁴. Selon le FDOT (Florida Department Of Transportation) département des transports de la Floride, il faut compter 31\$ par pied carré pour construire une piste revêtue adaptée à l'accueil d'aéronefs commerciaux lourds. Soit pour une piste de 30 mètres de large, 2420\$ par pied linéaire¹⁵. La construction d'une piste de 2100 mètres, soit environ 6900 pieds coûterait 16,7 millions d'euros. Il s'agit d'investissements extrêmement lourds qui, pour des exploitations encore sous le joug des chambres de commerces et d'industries (CCI) et des syndicats mixtes, posent de nombreuses questions de financement. A titre d'information, les syndicats mixtes, créés par la loi-décret du 10 octobre 1935, sont définis dans l'article premier (1er) comme la possibilité pour «*les départements, communes, chambres de commerce et établissements publics (de) se regrouper sous forme de syndicats pour l'exploitation, par voie de concession, de services publics représentant un intérêt pour chacune des personnes morales en cause*»¹⁶»

SECTION II – L'encadrement juridique stricte de la matière aéronautique : une entrave au développement incontrôlé du secteur

31. Les restrictions à l'exploitation d'aéronef civil pour le transport public de passagers sont aussi réglementaires tant côté compagnie que côté aéroport (PARAGRAPHE 1). Malgré l'ouverture du marché européen, les restrictions de trafic constituent également un frein à l'activité aéronautique extra-européenne (PARAGRAPHE 2).

¹⁴ Aéroport de Narita, Japon, <http://www.narita-airport.or.jp/ais/e/model/737.html>, Juillet 2017.

¹⁵ Cf. Annexe 2, Prix du pied carré linéaire <http://www.fdot.gov/>, 14 Janvier 2016, p.2,3

¹⁶ Décret-loi du 30 octobre 1935, Article 1er, Publication au JORF.

§ 1 – Les minimas nécessaires à l’exploitation d’une activité aérienne côté aéroport

32. Au-delà de tous les empêchements que nous venons de voir¹⁷, il y a des contraintes d’ordre réglementaire. Notons, par exemple, l’obligation d’avoir du personnel en tour de contrôle. Les avions de ligne n’étant pas autorisés à opérer en auto-information, la présence d’un contrôleur aérien est obligatoire. Or, nous constatons, parfois à regret, le retrait des contrôleurs sur les aéroports désignés comme n’étant pas prioritaires. Ce phénomène a récemment fait la une de l’actualité avec l’aéroport de Metz-Lorraine, dont la délocalisation des contrôles d’approche, serait «préjudiciable aux compagnies aériennes, aux passagers, ainsi qu’à l’économie locale¹⁸ ».

33. Face à des budgets souvent en baisse, les aérodromes disposant de plates-formes suffisamment importantes pour accueillir des aéronefs commerciaux n’ont pas les moyens suffisants pour maintenir un niveau SSLIA¹⁹ à la hauteur des exigences réglementaires et législatives²⁰. C’est alors le manque de matériel ou de personnel qui empêche les compagnies d’opérer certains vols commerciaux. Il faut noter cependant que les responsables d’aérodromes sont en mesure de réévaluer le niveau de sécurité incendie (SSLIA) sur demande. Pour cela, ils peuvent demander un appui matériel et humain à d’autres aérodromes ou directement auprès des casernes de pompiers pour des besoins exceptionnels.

34. Un point important à relever concerne la réglementation européenne de plus en plus stricte vis à vis des pollutions aériennes ou sonores, et on constate que les aéroports sont généralement mal acceptés par les riverains. Horaires d’ouverture et de fermeture très stricts, régulation du trafic, points d’entrée et de sortie de l’aérodrome réévalués. Les législations européennes et françaises concourent malgré elles au développement des hubs. Pour

¹⁷ Voir points 11 et 12

¹⁸ BLE Archives, Centre des ressources numériques de la Lorraine, *La tour de contrôle de MNL menacée*, 11 Septembre 2011.

¹⁹ Acronyme utilisé pour désigner le Service de Sécurité et de Lutte contre les Incendies d’Aéronefs

²⁰ Article D213-1-1 du Code de l’Aviation Civile, Publié au Journal Officiel (JORF) 11/01/2001

cause, ces derniers ont généralement des restrictions d'activité bien moindres que les aéroports provinciaux ayant une activité modérée. Cette politique s'applique ainsi au détriment des aéroports régionaux.

§ 2 – Le mille-feuille législatif, entre volonté de développement et obligation de protectionnisme

35. La complexité des échanges aériens remonte à la naissance de l'aéronautique moderne. En effet, les aéronefs ont un droit de circulation illimité dans leur Etat d'immatriculation. Ce n'est en principe pas le cas pour les déplacements internationaux. Ces derniers sont soumis à des autorisations administratives délivrées généralement de manière bilatérale.

36. Néanmoins, afin de permettre le développement du transport aérien, certains groupes d'Etat ont opté pour des accords de ciel ouvert, encore nommé « open sky agreement » chez les anglophones. Ils permettent sans accord préalable à tout aéronef immatriculé dans l'un de ces Etat d'exploiter des vols à destination des autres Etats, entre deux Etats parties, voir même dans certains cas des vols domestiques²¹ sur le territoire d'un Etat partie.

37. Pourtant, d'autres nations ont fait le choix d'ouvrir leur territoire à de très nombreux pavillons. C'est notamment le cas des pays du Golfe qui ont pour objectif certain de devenir la plaque tournante du transport aérien entre le Vieux Continent et l'Asie. On observe néanmoins que le sujet des droits de trafic est au centre de fortes tensions. La politique aéronautique très libérale pratiquée dans la péninsule arabique a amené la France à suspendre ses droits de trafic, plus précisément avec les Emirats Arabes Unis (UAE) car la compagnie était accusée de subventions particulièrement agressives pour fausser la concurrence sur le marché européen. Cela démontre que les droits de trafic sont un outil de pression diplomatique.

38. A cela s'ajoute la question des points de passages internationaux. La présence d'un dispositif douanier est une condition *sine qua non* à la mise en place de vols internationaux hors Union Européenne.

²¹ Désignent les vols effectués à l'intérieur d'un seul et même pays

39. A ce propos, L'UAF (Union des Aéroports Français) dénonçait, le 19 septembre 2016, la suppression de 13 points de passages frontière (PPF)²². L'Union en conclut que « *la suppression pure et simple d'un PPF menace de fait la viabilité économique de l'aéroport concerné et porte atteinte à l'attractivité et à la compétitivité du territoire* ».

40. Ces restrictions sont avant tout le résultat de coupes budgétaires au profit de l'état. Pourtant, « *L'UAF rappelle que l'aviation d'affaires assure les équilibres économiques d'un grand nombre d'aéroports et porte le développement économique de nombreux territoires. L'aviation d'affaires représente en France un impact de plus d'un milliard d'euros de chiffre d'affaires et de plus de 3000 emplois directs* »²³.

41. Bien que des distorsions de concurrence trouvent leurs origines dans le territoire en lui-même ou dans la réglementation, il faut s'attacher à comprendre les acteurs du secteur pour analyser dans leur globalité les obstacles et les opportunités du transport aérien pour les régions.

CHAPITRE II – CHOIX ECONOMIQUES ET MUTATIONS SOCIETALES : **IMPACT SUR LE TRANSPORT AERIEN**

42. Les acteurs de l'économie aéronautique sont, pour la grande majorité, des acteurs privés. C'est pourquoi, ils doivent effectuer des choix stratégiques en vue d'assurer le développement durable et continu de leur viabilité économique. Concernant les compagnies aériennes, les choix opérés intègrent principalement les questions liées à l'ouverture de lignes (SECTION 1). Néanmoins, ces choix ne sauraient être figés. Les évolutions de la société obligent les acteurs de l'aérien à de rapides adaptations (SECTION 2). Il en résulte un équilibre dans lequel les possibilités offertes par les opérateurs doivent être en adéquation avec la société moderne.

²² Carine Monéger, Communiqué de presse de l'UAF, *L'UAF dénonce la suppression brutale de 13 PPF*, 19 septembre 2016, Paris.

²³ *Idem. Note 12*

SECTION I – L’ouverture des lignes aériennes régulières, un choix de raison

43. L’ouverture d’une ligne aérienne régulière est dictée par la raison. Il faut déjà être conscient de l’infinie possibilité qui se présente aux opérateurs. Choisir une ligne, c’est avant tout éliminer plusieurs milliers, voire plusieurs millions d’autres possibilités (PARAGRAPHE 1). Mais ce choix n’est pas le fruit du hasard. Il est guidé par un objectif de rentabilité aux fins d’assurer la pérennité économique de la compagnie aérienne (PARAGRAPHE 2).

§ 1 – La réalité des chiffres et la limite numéraire

44. Le premier problème concerne la multiplicité de la desserte. Si nous nous limitons au cas français, le territoire recense 167 aérodromes ouverts à la Circulation Aérienne Publique (CAP)²⁴. Si chaque plate-forme aéroportuaire relie les 15 villes françaises les plus éloignées il y a alors un potentiel de 2640 lignes domestiques. Si une telle hypothèse était étendue à l’ensemble du territoire européen, le nombre de lignes aériennes serait démesuré.

45. Les compagnies vont alors effectuer un arbitrage en prenant en considération toutes les contraintes qui pèsent sur une ligne. Prenons un exemple simple : il y a une demande suffisante pour effectuer une liaison régulière entre Marseille et Budapest, pourtant, cette liaison est effectuée en directe au départ de Nice. Pour partir de Marseille, il faudra faire une escale d’une heure et dix minutes (01h10) à Amsterdam. L’usager marseillais doit alors choisir entre un départ de Marseille avec un arrêt à Amsterdam ou un préacheminement jusqu’à Nice puis un vol direct au départ de son aéroport.

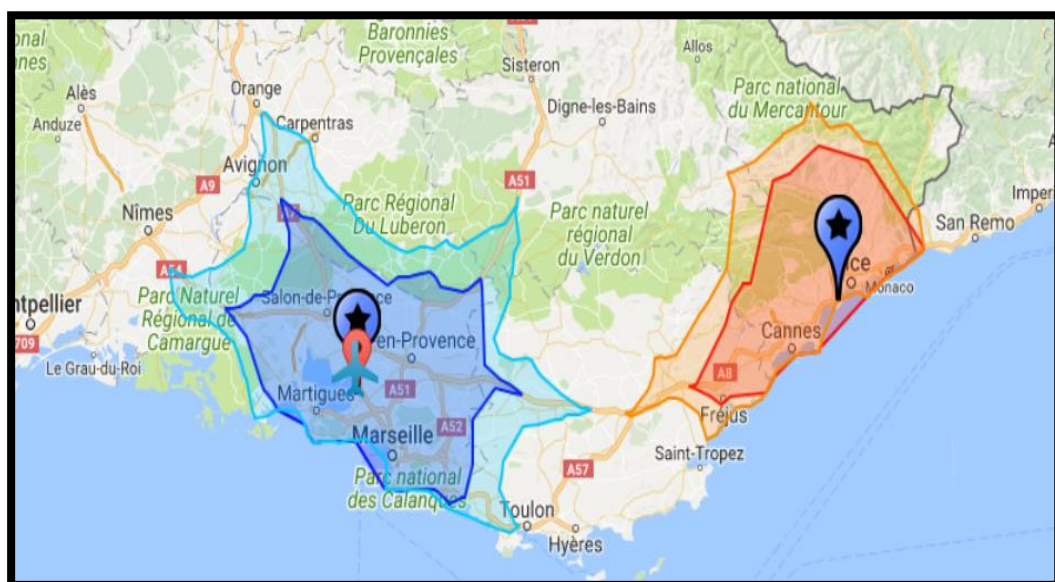
46. Ces lignes ne sont pas ouvertes car bien qu’elles aient un certain potentiel, une offre similaire voire parfois plus avantageuse est pratiquée sur une plate-forme voisine. Pourtant les zones de chalandise élaborées en fonction de courbes isochrones montrent que ces deux aéroports ne semblent pas se concurrencer.

²⁴ Union Des Aéroports Français, *liste des aéroports adhérant par organisme gestionnaire (rapport annuel 2016)*, pp. 2-11, 2016

47. La zone de chalandise peut être définie comme la zone dans laquelle « la clientèle de tout point ou lieu de vente circonscrit, en réalité, au sein d'une aire liée à la distance sépare le ou les commerces des clients potentiels ²⁵ »

48. Plusieurs outils peuvent être utilisés dans l'étude d'une zone de chalandise mais l'isochrone est celle qui met le plus en valeur le potentiel d'un territoire car, « dans un réseau spatial donné, (...) il s'agit de la zone qui recouvre tous les emplacements d'où un point d'intérêt est accessible dans un intervalle de temps donné et par un temps d'arrivée donné ²⁶ ».

Source : Etude personnelle mesurée depuis le site : <http://www.owlapps.net> ²⁷



Légende :

Aires isochrones à 45 minutes et à 60 minutes. A gauche, l'aéroport de Marseille- Provence est au centre de l'aire bleu/cyan. A droite, l'aéroport de Nice Côte d'Azur est au centre de l'aire rouge/orange

²⁵ Bernadette Merenne-Schoumaker, *évolution des accessibilités et des mobilités et dynamiques des localisations commerciales*, Travaux de l'institut de géographie, p.10, 2001 Reims

²⁶ Johann Gamper, Michael Böhlen, Willi Cometti, Markus Innerebner, *defining isochrones in multimodal spatial network*, Abstract from authors, Glasgow, UK, 2011

²⁷ Paramétrage isochrones // format HYPERDRIVE*

49. La complexité tient en plus de la forte volatilité de ce marché. Les lignes s'ouvrent et se ferment en fonction des compagnies, de la demande ou encore des saisons. Les aéroports doivent donc anticiper les ouvertures de lignes des plates-formes concurrentes pour garantir la rentabilité de la ligne, pour l'aéroport mais aussi pour la compagnie.

§ 2 – La question de rentabilité

50. Dominés par l'intérêt économique, les opérateurs vont alors sélectionner les lignes en fonction de leur rentabilité. Laissant ainsi certaines régions dans l'oubli, exclues des possibilités offertes par le transport aérien. Il faudra alors compter plusieurs heures pour rejoindre un aéroport. Un exemple frappant en France est nommé la Diagonale du Vide²⁸. Il s'agit d'une bande de territoire qui s'étend de la Meuse aux Landes dans laquelle la densité de population est plus faible que sur le reste du territoire français. On observe que cette Diagonale du Vide n'abrite quasiment aucun aéroport de grande envergure mis à part l'aéroport de Toulouse, et que les dispositifs de transport routier y sont limités.

51. La rentabilité d'une ligne est principalement mesurée par le taux de remplissage de l'aéronef corrigé par les services de « Yield Management » de la compagnie aérienne. Le yield management a été traité par de nombreux experts, notamment Pierre-Louis Dubois et Marie-Christine Frendo qui y voient un moyen, « *pour toutes entreprises ayant des capacités fixes à gérer, et devant une demande fluctuante, de permettre l'optimisation du revenu global en utilisant au mieux les capacités par l'ajustement en temps réel de l'offre et de la demande*²⁹ ». Un aéronef peut donc être plus rentable avec un taux de remplissage de 75% qu'avec un taux à 100%. Le Yield Manager élabore la variable d'ajustement: le prix. « *The simulation results confirm that effective yield management results in revenue increases for the users of YM in*

²⁸ Annexe 3, INSEE, Etude des densités de population sur le territoire français, 2007

²⁹ Pierre-Louis DUBOIS et Mari-Christine Frendi, Association Française du Marketing, *Yield management et marketing des services*, p.47, France, 1995

*virtually all competitive situations*³⁰ ». Ainsi la complexité de la gestion d'une ligne tient à la demande, mais également, au prix que les usagers sont prêts à dépenser pour effectuer le trajet concerné.

52. Il y a cependant des situations dans lesquelles cette notion de rentabilité est mise de côté. Ainsi certains vols sont opérés comme des obligations de service public (OSP) et sont donc financés partiellement par l'Etat. Il s'agit par exemple des liaisons entre la France continentale et la Corse. L'objectif est alors le maintien d'une unité nationale. Sans cette politique, en dehors des périodes estivales, la recherche de rentabilité économique pourrait mettre à mal les relations familiales et économiques puisqu'il est probable que les lignes seraient moins fréquentes en hiver ou en automne. Compte tenu du fait que ces lignes font l'objet de subventions, il n'y a normalement pas de place pour une ligne concurrente de même que pour des demandes ponctuelles en charter.

SECTION II – La modification en profondeur des structures de la société

53. La mondialisation entamée il y a presque un demi-siècle s'est largement accentuée ces deux dernières décennies avec l'arrivée d'internet dans les foyers des pays occidentaux. Il en résulte un besoin de connaissance et de découverte. Cette dynamique trouve son origine dans la possibilité de savoir en temps réel, quels sont les événements à l'autre bout du globe. Finalement, les individus sont désireux de voyager et de parcourir les continents à la recherche d'exotisme. C'est pourquoi les évolutions de la mobilité ont été si intenses ces dernières années contribuant à l'essor du transport aérien (PARAGRAPHE 1). Le monde des affaires n'a pas échappé à ce mouvement et a été amené à adopter une logique différente. Les concurrents, les partenaires et les marchés ne sont plus circonscrits à un pays, ou un continent. Ils ont été globalisés, et localisés parfois à plusieurs milliers de kilomètres. De ce fait, les entreprises se sont adaptées pour intégrer un monde nouveau (PARAGRAPHE 2)

³⁰ Peter P. Belobab, John L. Wilson, *Impacts of yield management in competitive airline markets*, Janvier 1997, pp. 3-9 « Les résultats de simulations confirment que l'utilisation du Yield Management accroît les recettes dans l'ensemble des situations »

§ 1 – Les évolutions de la mobilité : entre envie et besoin de voyager

54. Selon un rapport de l'INSEE de 2014, le taux de pauvreté en France est parmi les plus bas de l'Europe. Ainsi, la part consacrée par les français aux loisirs est en légère augmentation.

55. En parallèle, l'Organisation Mondiale du Tourisme, une agence spécialisée de l'Organisation des Nations Unies, révèle une hausse constante des voyages dans le monde³¹. Cette information est corrélée aux études de marché menées par les avionneurs et les compagnies aériennes. Le Global Market Forecast d'Airbus révèle une progression de 60% du trafic aérien sur les dix dernières années³². Les prévisions annoncent une hausse de 3.40% annuelle de la demande mesuré en RPK (Revenue Passenger Kilometer) ou Passager Kilomètres Transportés. Il s'agit d'une valeur calculée par la multiplication du nombre de passagers par le nombre de kilomètres effectués. Les deux facteurs de variation sont donc le nombre d'usagers du transport aérien, et les distances parcourues. L'ensemble de ces résultats d'analyses est repris par le « Current Market Outlook » du constructeur Boeing. Néanmoins, notons que ces deux derniers documents proviennent des deux principaux avionneurs et qu'il s'agit avant tout d'outils marketing visant à présenter les opportunités d'achat auprès des compagnies aériennes. Pour autant, les précédentes éditions de chacun des documents ont démontré leur véracité.

Le voyage, considéré comme un luxe il y a encore quelques décennies, tend à se démocratiser, car il est un facteur de mobilité sociale et d'intégration économique.

§ 2 – Le voyage, facteur d'intégration des entreprises dans un environnement globalisé

56. La mondialisation a eu un effet certain sur notre perception du monde. Aujourd'hui, l'autre bout du globe n'est finalement qu'à une vingtaine

³¹ UNWTO Library, *Baromètre du Tourisme Mondial et Statistiques*, Juin 2017.

³² Global Market Forecast 2017-2036, *Passenger traffic continues to grow*, pp.22-23

d'heures de vol alors qu'il fallait il y a encore 300 ans plusieurs jours pour traverser la France.

57. En effet, la « *mondialisation des entreprises peut être appréhendée selon deux logiques distinctes : une logique d'ouverture internationale fondée sur la croissance et l'expansion géographique et une logique de globalisation fondée sur le décloisonnement de l'espace et sur la rationalisation des moyens et ressources de l'entreprise au niveau mondial*³³ ». Ainsi, l'ouverture sur le monde devient une obligation. La concurrence entre les entreprises a une frontière de plus en plus mince.

58. Pour répondre à ces nouvelles contraintes apparues sur la fin du XXI^e siècle, les entreprises ont adopté le voyage d'affaires comme outil. Ajoutons à cela l'impact de l'apprentissage et la maîtrise des langues (notamment anglaise) qui a fourni un terreau favorable au développement des échanges internationaux.

Selon une étude menée par Optim Travel³⁴ en 2013, près de la moitié « (45%) des entreprises indiquent détenir une charte ou une politique voyages ». Le volume annuel des dépenses voyages par entreprise est compris entre 50.000€ et 1.000.000€. 42% des entreprises ont constaté une hausse de leur dépense en transports alors que seulement 14% ont constaté une baisse. Les autres n'ayant pas constaté de changements radicaux. Dans chacun des cas pourtant, 58% des entreprises envisagent une hausse de leurs dépenses en transports. Fait important concernant le transport aérien, il représente pour la quasi-totalité des sociétés sondées le principal facteur de dépense.

C'est un fait, les entreprises consomment de manière croissante des services de transports, notamment aériens.

TITRE II – LE RECOURS A L’AFFRETEMENT, ANALYSE DES AVANTAGES PRATIQUES ET ECONOMIQUES

59. Recourir à l'affrètement aérien, c'est louer un aéronef avec un équipage. Le but étant pour le fréteur de s'affranchir de nombreuses contraintes

³³ Patrick Joffre, *Comprendre la mondialisation de l'entreprise*, Paris : Economica, 1994

³⁴ Optim Travel est un cabinet de consulting spécialisé dans le tourisme

qui entourent les vols réguliers. Le fréteur bénéficie alors d'une grande liberté concernant le vol en lui-même (CHAPITRE 1). L'opération d'affrètement présente également l'avantage d'être une opération rentable, aussi bien pour la compagnie aérienne que pour l'utilisateur (CHAPITRE 2).

CHAPITRE I – LE MAITRE MOT DU VOL CHARTER : LA FLEXIBILITE

60. La flexibilité dans le domaine de l'affrètement aéronautique revêt plusieurs aspects. D'un part, la possibilité est offerte au fréteur de choisir l'ensemble des paramètres du vol (SECTION 1) bien que de certaines contraintes résultent une réévaluation. En dehors des paramètres du vol, le client peut personnaliser son vol et effectuer ses déplacements en toute confidentialité (SECTION 2).

SECTION I – Le choix des paramètres du vol, une vision souple du transport aérien

61. Alors que les lignes régulières répondent à des exigences horaires strictes et parfois contraignantes, le vol charter répond à une demande de son client. La logique de l'aérien se trouve inversée puisque ce n'est plus le client qui s'adapte aux horaires de la compagnie mais la compagnie qui s'adapte aux horaires du client (PARAGRAPHE 1). Mais l'avantage réside aussi dans la possibilité, pour le fréteur, de choisir ses lieux de départ et d'arrivée (PARAGRAPHE 2).

§ 1 – La question des horaires

62. Les horaires dans le milieu aérien sont commandés par la loi du grand père. Cela signifie que les « slots » sont accordés à une compagnie tant qu'ils sont exploités à au moins 80%³⁵. Un slot est un créneau attribué à une compagnie pour une durée de 15 minutes durant lesquelles cette dernière peut effectuer des opérations sur la plate-forme (mise en route, roulage, atterrissage, décollage etc...)

³⁵ Anne Perrot, Jérôme Philippe, « Invitation au séminaire Philippe Nasse : concurrence dans les aéroports », p.3/4, 2014, Paris

63. Plusieurs phénomènes sont à prendre en considération. D'un part, les grands aéroports ont atteint un stade de saturation. Il n'y a donc pas ou peu de slots disponibles. D'autant qu'avec les hubs, ces derniers doivent permettre d'assurer les correspondances dans des délais raisonnables (1h à 1h30). Cela signifie que certains slots sont plus précieux que les autres, et permettent de démultiplier les possibilités d'un même vol. Par exemple un bon slot entre Bordeaux et Paris permettra de rallier dans les plus courts délais New York, Beijing, ou encore Cape Town.

64. Cela a poussé, sur ces aéroports, à une réelle logique de contrôle des slots. Il s'agira par exemple de maintenir artificiellement un slot afin de ne pas perdre les meilleurs créneaux et à générer des pertes lucratives. Une perte lucrative est une opération effectuée à perte mais qui permet de maintenir l'exploitation des slots qui eux, sont économiquement très rentables. La bataille des slots va même plus loin. Certaines compagnies étant prêtes à renoncer à l'équilibre ou même à une balance positive pour protéger leurs marchés potentiels et entraîner la concurrence vers la faillite.

65. Le modèle britannique permet même la revente des slots à prix d'or. Ainsi, Air France a pu vendre deux slots sur Londres à Oman Air pour la somme de 75 millions d'Euros³⁶.

66. Les vols charter, eux se voient donc imposés les slots dans les espaces restants. Parfois bons si le créneau n'est pas exploité par la compagnie, parfois mauvais si l'aéroport est saturé.

67. Néanmoins, ce phénomène est principalement constaté sur les aéroports saturés, les hubs. S'agissant des aéroports de province, surtout si les infrastructures sont de taille réduite, les slots libres sont très nombreux. Par exemple, à l'aéroport Castres-Mazamet sont opérés 3 ou 4 départs et 3 ou 4 arrivées par jour. Soit une utilisation maximale de 2 heures des slots. Il est alors très facile pour un vol Charter de choisir ses horaires en accord avec la demande du client. Surtout que plusieurs créneaux peuvent être gérés en même temps par le service des opérations d'un aérodrome.

³⁶ Déplacements Pro : Air France-KLM vend à prix d'or ses slots d'Heathrow aux compagnies du Golfe : http://www.deplacementspros.com/Air-France-KLM-vend-a-prix-d-or-ses-slots-d-Heathrow-aux-compagnies-du-Golfe_a36783.html, consultation en décembre 2016

Le vol charter semble donc mieux cohabiter avec les vols réguliers sur les aéroports de taille modeste plutôt que sur les hubs.

§ 2 – Lieux de départ et de destination, des possibilités quasiment illimitées

68. L'un des principaux avantages d'un affrètement est de pouvoir choisir ses lieux de départ et de destination. Si nous prenons l'exemple d'un vol Castres/ Vérone. Ce vol n'existe pas sur les lignes régulières. Il faudra alors rallier Paris pour pouvoir l'effectuer. Or, ce trajet sera soldé pour environ 440€ le billet aller-retour Castres/Paris puis 130 à 250€ pour un vol aller-retour pour un Paris-Vérone. En volant directement de Castres à Vérone, il faudra, pour un groupe de 50 passagers, compter environ 500 euros par passagers.

69. Il faut tout de même relever les limites de cet exercice. Et pour cause, l'aéroport de Castres ne permet pas d'accueillir des appareils de plus de 50 passagers en moyenne car les contraintes du terrain y sont assez nombreuses. Le niveau de sécurité incendie y est insuffisant pour la plupart des aéronefs gros porteur et, en tout été de cause, la piste ne permet pas d'accueillir des appareils nécessitant de longues pistes d'atterrissage.

70. Pourtant, cette possibilité du choix des aéroports se cumule régulièrement avec l'avantage des slots sur les aéroports de petite taille. En effet, choisir de partir d'un aéroport de province, c'est aussi choisir ses horaires car il y a une grande quantité de slots disponibles, mais c'est aussi faire le choix de sa destination sans recourir nécessairement à un transit par un hub.

SECTION II – Personnalisation et confidentialité, des arguments forts

71. Les services ont beaucoup évolué et aujourd'hui, nombre de clients sont attentifs aux possibilités de personnalisations proposées par une entreprise de service. L'affrètement permet de demander tous types de prestations à bord (PARAGRAPH 1). Bien souvent, les clients ont des exigences relatives à la confidentialité. Bien qu'il ne soit pas toujours possible de garantir un niveau de confidentialité optimal selon la nature du vol, les indices per-

mettant d'identifier le frêteur ou les passagers sont moins nombreux (PARAGRAPHE 2)

§ 1 – Une grande liberté de prestations

72. Les vols charters peuvent être personnalisés par les clients. Et c'est parfois cette personnalisation qui permet aux usagers du transport aérien de trancher entre affrètement et allotement.

73. Sur un vol affrété, il est possible de choisir son catering. C'est-à-dire que le client peut faire valoir ses exigences de restauration. Cela peut paraître surfait mais nombreuses sont les situations dans lesquelles il est impératif de pouvoir proposer un catering adapté à sa clientèle.

74. Par exemple, les vols sportifs. En effet, avant une rencontre, les joueurs ne peuvent pas consommer un catering dit standard. Leur nutrition est contrôlée en termes de poids, d'apport en macro et micro nutriments. Un autre exemple sur les vols à caractère religieux ou ethnique. Nous avons en France des communautés qui souhaitent avoir une grande liberté dans leurs choix alimentaires. Ainsi, il est possible de fournir un repas hallal ou encore kascher.

75. D'autres éléments de personnalisation, pour une image « corporate » par exemple est très demandée. Des têtères au logo d'une entreprise jusqu'au covering³⁷ des plus grandes marques sur le fuselage et la queue de l'appareil, il n'y a que peu ou pas de limites. Les principaux obstacles vont être le respect du CDN (Certificat De Navigabilité³⁸). Tout changement structurel sur l'appareil doit faire l'objet d'une validation. Il est ainsi difficile d'exiger d'avoir une caméra sur une aile afin de conserver des souvenirs. La caméra impacte la structure de l'aéronef et donc le CDN ce qui peut être une cause exonératoire de responsabilité en faveur des assurances. Cependant, pour la plupart des demandes effectuées par les clients des vols charters, il n'y a pas de nécessité de faire certifier l'appareil à nouveau.

³⁷ Le covering est une application de l'impression numérique qui consiste à appliquer un film adhésif sur tout à partie d'un véhicule.

³⁸ En. : Airworthiness Certificate

§ 2 – L’avantage de la confidentialité

Ce paragraphe relatif à la confidentialité intéresse surtout les vols d’affaires et d’entreprises.

76. Pour les vols d’affaires effectués en jets privés, la confidentialité est primordiale. Elle est la garantie pour leurs usagers de ne pas être la cible des médias ou de la concurrence. Le phénomène grandissant du *jet-bashing*, comprendre l’acharnement contre les personnalités ayant recours à l’utilisation de jets privés, peut être l’une des raisons de l’affrètement. Dans ce cas précis, l’usager du jet privé n’est pas le propriétaire de l’aéronef tant controversé. Ainsi, celui qui loue un jet restera, s’il le souhaite, anonyme. La compagnie est généralement l’exploitant de ces aéronefs, dont les jets sont des propriétés complètes ou partagées d’investisseurs. L’affréteur d’un jet privé achète, au-delà d’un moyen de transport, la discrétion de ses interlocuteurs.

77. Au-delà de la propriété, c’est aussi le trajet qui est confidentiel. Et cela est valable aussi bien pour les déplacements en jet privé que pour les avions commerciaux. Bien que les vols affrétés avec des aéronefs gros porteur soient opérés sous un numéro de vol, ils ne sont pas inscrits dans une logique de régularité. Il n’est pas possible d’anticiper la destination que va rejoindre l’appareil. Seule la compagnie, le courtier aérien et le client sont au fait de la destination. L’affichage de celle-ci apparaîtra au dernier moment sur les afficheurs du terminal d’aéroport.

78. Les conversations sont aussi privées. Les passagers peuvent donc échanger en toute liberté sans crainte que les informations qu’ils échangent fuient. D’ailleurs, de nombreux contrats d’une grande importance sont négociés dans les airs, coupés de moyens de communication traditionnelle et sans présence d’oreilles indiscrètes, ou malveillantes.

79. L’affrètement d’avions gros porteurs pour le compte des entreprises est également le moyen le plus sûr de ne pas apparaître dans la presse. Sinon, que diraient les clients d’une société d’assurance par exemple, qui dé-

bourserait plusieurs dizaines de milliers d'euros pour un vol dans le but d'effectuer un voyage d'incentive³⁹ ?

CHAPITRE II – L’AFFRETEMENT : **UNE OPERATION ECONOMIQUE FRUCTUEUSE**

80. L'affrètement est, nous allons le voir, une opération qui profite aussi bien aux compagnies aériennes (SECTION 1) qu'aux usagers du transport (SECTION 2).

SECTION I – Un risque mesuré du point de vue des compagnies aériennes

81. Les réservations de bloc-sièges sont une pratique courante dans l'aérien. Ils permettent de réserver un certain nombre de sièges dans un seul avion. Cependant, cette pratique n'est pas exempte de tout risque (PARAGRAPHE 1). En recourant à un affrètement, il y a un transfert du risque qui pèse sur le fréteur (PARAGRAPHE 2) ce qui favorise le développement du transport aérien pour les groupes.

§ 1 – La difficulté de gestion des allotements pour les compagnies régulières

82. La question des avantages de l'affrètement ne se pose ici que pour les vols affrétés en parallèle des lignes régulières. C'est-à-dire le cas où le choix d'affréter est fait en raison d'un événement particulier (sportif ou culturel) ou pour les besoins d'une entité publique ou privée qui souhaite avoir l'ensemble des passagers sur le même vol.

Avant toute chose, un allotement est une réservation de bloc-sièges sur une ligne déjà existante. Les allotements sont à l'origine d'une double contrainte.

83. D'une part, concernant les surbookings⁴⁰ effectués par les compagnies aériennes afin d'améliorer leur taux de remplissage, la logique n'est plus la

³⁹ Traduction de l'anglais : Motivation. Désigne les voyages visant à créer une émulation collective autour de l'entreprise et des individus qui y travaillent.

⁴⁰ Larousse en ligne : Action de réserver des places, des chambres en nombre plus important que celui des places ou des chambres disponibles, en prévision de défaillances éventuelles, consultation juillet 2017

même que lorsqu'il s'agit de passagers individuels. En effet, la proportion de « No Show⁴¹ – No Go⁴² » change. Un groupe aura généralement beaucoup moins de no show qu'un avion occupé par des passagers individuels.

84. D'un autre côté, l'annulation d'un groupe peut constituer un énorme manque à gagner pour la compagnie. En effet, nous aurions tendance à dire que les groupes sont largement plébiscités par les compagnies aériennes mais cela est partiellement faux. En effet, un groupe peut constituer une bonne base de remplissage pour un avion. Pourtant, on se rend compte que beaucoup de compagnies limitent la taille des groupes à 40 ou 50 passagers. Aussi, on peut constater que pour les groupes de taille importante, le prix du billet par passager augmente alors qu'il baisse sur les groupes de taille réduite. Et pour cause, à mesure que le groupe grandit, le risque financier pour la compagnie grandit. Cela, bien évidemment, parce que les tours opérateurs ne s'engagent jamais sur de tels volumes sans assurance. Ils ne paieront alors qu'une partie du billet, le reliquat étant à la charge de la compagnie aérienne.

§ 2 – Couverture des frais d'exploitation par le fréteur et transfert du risque financier

85. Affréter un avion, c'est en quelque sorte le louer dans son intégralité, avec l'ensemble de sa capacité. Ainsi, la compagnie va toujours évaluer le prix d'une prestation pleine et entière. Les seules variables d'ajustement seront les redevances et taxes liées aux passagers qui ne représenteront finalement que quelques milliers d'euros. Donc, ce qui est facturé correspond au coût des salaires, des consommables, l'amortissement de l'appareil et les coûts des taxes et redevances auxquels s'ajoute la marge bénéficiaire de la compagnie. Dans ce cas, le vol est toujours une opération positive sur un plan comptable pour la compagnie. Le vol est réputé plein même s'il est vide.

⁴¹ No-show : désigne une personne que ne se présente pas à un rendez-vous sans même avoir annulé sa réservation.

⁴² No-go : Désigne un individu qui se rend à l'embarquement mais n'embarque pas à bord de l'appareil. Les raisons peuvent être nombreuses : défaut de présentation des documents nécessaires, peur d'embarquer...

86. Ce phénomène est récurrent en affrètement. Du fait que le client puisse choisir son aéroport de départ, il est courant d'opérer des mises en place. Prenons l'exemple d'une demande de jet au départ de l'aéroport du Castelet. Il faudra certainement dans ce cas faire venir l'avion d'une des bases des compagnies de jets existantes. Ainsi l'appareil viendra se positionner sur l'aéroport demandé par le client au départ de Nice, ou de Genève. Ce trajet à vide, opéré entre Nice ou Genève et Le Castelet est un vol à vide appelé vol ferry. Ce trajet est à la charge du client et s'intègre au coût global de l'affrètement. Ainsi, même un vol ferry constitue une opération bénéfique.

87. Le risque pour la compagnie est faible. Les clauses des contrats d'affrètement varient mais d'une manière globale. Les frais d'annulation permettent à la compagnie de toujours effectuer une opération économiquement rentable. Souvent, les contrats d'affrètements sont accompagnés de clauses très protectrices comme celle présentée ci-après en cas d'annulation :

- 20% du prix global de l'affrètement pour toute annulation enregistrée après confirmation écrite du vol et jusqu'à 15 jours avant le départ du vol
- 50% du prix global de l'affrètement pour toute annulation enregistrée entre 14 et 10 jours avant la date de départ du vol
- 80% du prix global de l'affrètement pour toute annulation enregistrée entre 9 et 4 jours avant la date de départ du vol
- 100% du prix global de l'affrètement pour toute annulation enregistrée moins de 72 heures avant le départ du vol

Le client sera redevable également de 100% du prix global de l'affrètement si entre la signature du contrat et la date du vol il l'annule pour le réaliser avec une autre compagnie aérienne⁴³.

⁴³ Source documentaire professionnelle

88. Le risque pèse alors sur l’affréteur qui lui engage des frais pour la mise à disposition d’un appareil qu’il n’a pas toujours la garantie de remplir. Ce sont souvent les TO (Tour Operateur) qui affrètent un appareil plusieurs mois à l’avance, puis revendent les vols dans le cadre de voyages à forfait.

SECTION II – DES AVANTAGES QUANTIFIABLES **POUR LES PASSAGERS**

89. Le recours à l’affrètement présente deux avantages majeurs. D’une part il est synonyme de proximité et de simplicité pour les usagers (PARAGRAPHE 1). Il permet une plus grande souplesse durant toutes les phases qui entourent le vol que les vols réguliers. De ce premier constat découle un avantage économique non négligeable, lié encore une fois aux phases se situant avant et après le vol.

§ 1 – Simplicité et proximité

90. Concernant les appareils commerciaux, les procédures d’enregistrement et d’embarquement sont assez similaires à celles des vols réguliers. La différence résulte parfois en l’établissement d’un « Master Ticket » qui est en fait un titre d’enregistrement et d’embarquement unique sur lequel est recensé l’ensemble des passagers, élaboré sur la base d’une PNL (Passenger Name List⁴⁴). Mais il n’est pas démontré un gain de temps substantiel du Master Ticket face au titre individuel de transport. Un avantage cependant réside dans le fait que le passager n’a pas à détenir de document de transport mais seulement des documents d’identité. Cela permet d’éviter un refus d’embarquement pour défaut de présentation du titre de transport. Néanmoins, l’avantage est la possibilité de modifier, parfois même jusqu’à la dernière minute, la liste des passagers.

91. Le choix de l’aéroport comme nous l’avons évoqué plus tôt, représente un réel intérêt mais est limité par les infrastructures⁴⁵ aéroportuaires notamment. Ainsi, même s’il est possible de choisir un aéroport proche, il ne

⁴⁴ Liste des noms des passagers, accompagnés du numéro de pièce d’identité

⁴⁵ Voir points 6 à 12

s'agira peut être pas de la plate-forme aéroportuaire la plus proche. L'aéroport choisi sera le résultat d'un arbitrage en proximité et capacité.

92. Pour les affrètements de jets, la logique est un peu différente. Les jets privés répondent à un besoin de célérité. En l'affrétant, le passager passe du côté ville au côté piste par le terminal d'aviation d'affaires. La procédure d'enregistrement et d'embarquement est simplifiée permettant ainsi des gains de temps importants. Il est possible de se présenter seulement 15 minutes avant le départ du vol, de modifier la liste des passagers etc...

93. Aussi, les jets privés ont, pour les plupart, la possibilité de rejoindre une très grande majorité d'aérodromes. Cela exclut bien évidemment les VIP Jetliners⁴⁶ qui sont des versions privatisées d'avion de ligne mais également les « Heavy Jets » qui sont des appareils de grande capacité, généralement adaptés au long courrier. Par exemple, un Cessna Citation Mustang, appareil très populaire de la catégorie des jets légers (VLJ), a un besoin de 1036m de piste au maximum. Cela lui permet de relier quasiment tous les aérodromes français et internationaux.

Pour l'utilisateur du transport aérien, l'affrètement présente l'avantage de la proximité et de la célérité.

§ 2 – L'affrètement aérien, approche par le prix payé par l'utilisateur

Cette approche englobe l'ensemble des paramètres entourant le vol.

94. D'une part, les dépenses associées à un vol régulier au départ d'une grande plate-forme aéroportuaire pour un utilisateur qui habite en zone rurale peuvent être résumées ainsi :

- L'acheminement, composé du préacheminement et du post-acheminement. Il s'agit de la phase durant laquelle le futur passager va se rendre sur le lieu d'embarquement. Il faut donc, selon la destination voulue, effectuer un déplacement en véhicule particulier, en taxi,

⁴⁶ Par exemple, l'A319ACJ ou le Boeing 737VIP.

en train ou en avion. De la même façon, ce trajet doit être effectué en sens inverse au retour.

- Les frais annexes. Il peut s'agir de l'hébergement sur un hôtel d'aéroport, de la restauration, mais aussi des frais de parking si le pré-acheminement a été fait avec un véhicule particulier. Le coût d'une journée de parking variant de quelques euros à plusieurs dizaines par jour.

95. Il faut aussi prendre note de la perte de temps associée à ces éléments ainsi que les risques. Une journée passée dans les transports par exemple présente un risque, notamment d'accident, et une perte de temps simultanément.

Par conséquent, même si le montant d'un affrètement peut être plus élevé du fait des mises en place, ou encore des journées d'immobilisation, il est synonyme de confort et de praticité.

96. Il faut également prendre en considération que le coût des taxes et redevances est bien plus faible sur les aéroports provinciaux que sur les aéroports parisiens ou encore les hubs régionaux. Par exemple, la redevance passager au départ de Paris pour un vol intra-européen est d'environ 32 euros. Il faut compter 12 à 17 euros (€) par passager au départ des aéroports de province. Certains sont même encore moins onéreux.

Cette analyse se traduit sur le terrain puisque dans son rapport annuel de 2016, l'Union des Aéroports Français constate que « *le trafic des passagers commerciaux est tiré en France par les bons taux de croissance des aéroports en région (+ 4,4%) et des aéroports outre-mer (+ 4,8%). La croissance des plateformes parisiennes est, elle, bridée par le contexte terroriste : + 1,8% seulement* »

PARTIE II – EFFETS DE L’ACCROISSEMENT DES VOLS CHARTERS

97. Nous avons mis en évidence que face à la réalité du transport aérien aujourd’hui le recours à l’affrètement pouvait être une alternative de premier choix tant pour les compagnies, les plates-formes aéroportuaires régionales, mais aussi les usagers.

Cependant, il convient de détailler l’impact économique et culturel de l’affrètement sur la région (TITRE 1), à plusieurs niveaux. De plus, les possibilités offertes par les vols charters peuvent être profitables pour nombre de compagnies aériennes, dans leurs projets de développement (TITRE 2)

TITRE I – L’IMPACT REGIONAL

98. L’impact économique d’une activité, quelle qu’elle soit, se mesure sur plusieurs niveaux. Le premier niveau concerne les effets directs, les retombées immédiates puis dans un deuxième temps les retombées indirectes et induites (CHAPITRE 1). Le deuxième niveau, lui est plus flou et moins évident à mettre en évidence. Il s’agit de l’impact induit (CHAPITRE 2). On y mesure l’activité économique qui découle naturellement de l’impact régional direct. C’en est en quelque sorte la résultante.

CHAPITRE I – LES RETOMBÉES ECONOMIQUES DIRECTES

99. Les retombées économiques directement liées aux vols opérés en région sont assez nombreux. Néanmoins, deux grands pôles d’activité se dégagent. Le premier se trouve sur l’aéroport (SECTION 1). Il s’agit des services que l’on retrouve sur la piste ou dans l’aérogare. Le deuxième est simplement les activités qui entourent un vol à destination d’une plate-forme régionale et qui touchent à l’activité urbaine alentours (SECTION 2)

SECTION I – Le développement économique de l’aéroport côté piste

100. Du point de vue de l’aéroport, les revenus sont essentiellement de deux ordres. Il faut dans un premier temps financer les services aériens, ainsi que les moyens matériels déployés sur cette plate-forme (PARAGRAPHE 1). De l’autre, des acteurs privés, pièce maîtresse du transport aérien, génèrent

également d'énormes sources de revenu. Il s'agit des sociétés d'assistance aéroportuares dont l'importance croissante permet d'assurer aujourd'hui qu'elles sont également au cœur de l'activité économique aéroportuaire (PARAGRAPH 2)

§ 1 – Les services aéroportuares

101. Les redevances dues par le passager couvrent d'une manière globale les frais d'entretien liés à l'aérogare. Il s'agit du contrôle des passagers, des bagages ou encore de la mise aux normes des infrastructures. Ainsi, plusieurs redevances doivent être acquittées par chaque passager et par la compagnie. Le montant de ces prélèvements est inclus dans le prix global du billet de transport.

102. Viennent s'ajouter des taxes et redevances payées exclusivement par les compagnies, qui dans ce cas couvrent les charges et coûts d'exploitation des installations matérielles, mais également ceux de sécurité et de sûreté. En effet, ces impositions ont pour but de permettre l'installation, l'entretien et le renouvellement des outils mis à disposition pour les compagnies aériennes. Il s'agit par exemple des balisages lumineux. Très onéreux à l'achat et gourmands en énergie⁴⁷. Chaque appareil doit s'acquitter d'une redevance pour assurer le fonctionnement de ces signaux. Il s'agit dans le présent cas d'une redevance unique, payée par l'opérateur sans même prendre en considération les caractéristiques techniques de l'aéronef. Il en est de même concernant la présence de force d'interventions de lutte contre les incendies⁴⁸, même si cette fois, les frais sont proportionnels à la catégorie incendie de l'aéronef.

103. Une autre redevance, dédiée à l'utilisation de la piste, permet également aux aéroports de provisionner afin de faire des travaux de piste. Cette fois également, le montant dépend du poids de l'appareil. Les impacts sur des aéronefs lourds étant plus importants que sur les légers. L'aéroport va distinguer plusieurs catégories de redevances en fonction du tonnage.

⁴⁷ Voir point 29

⁴⁸ Voir point 31

104. L'ensemble de ces redevances permet entre autres l'amélioration des infrastructures de piste. L'exploitant de l'aérodrome peut alors adapter sa structure aéroportuaire pour accueillir d'autres aéronefs et poursuivre sa croissance.

105. Un phénomène de captation du marché se produit alors. En effet, les petites structures ayant peu d'attractivité à la base ne peuvent, pour ainsi dire, évoluer que dans un unique sens : celui de la croissance. Chacun des gains de l'aéroport permet de financer l'allongement de la piste ou encore l'agrandissement des terminaux. Le coût de ces prestations englobe le financement du matériel et du personnel et permet d'injecter dans l'économie locale de grosses sommes

§ 2 – Les services d'assistance aéroportuaire (handling)

106. Le handling recouvre de nombreuses missions : de l'enregistrement des passagers au transport et chargement-déchargement des bagages jusqu'au traitement des avions en piste et aux pleins de carburant.

107. Le service de handling, ou encore service d'assistance « *désigne toutes les activités au sol liées à l'aviation, exécutées pour des compagnies aériennes dans les aéroports, et qui constituent une fonction clé dans la chaîne de l'aviation* »⁴⁹. Depuis la directive 96/67 du Conseil du 15 Octobre 1996 et la libéralisation du secteur, le handling a grandement évolué.

108. La liberté d'auto-assistance permettant aux compagnies aériennes de s'auto-assister dans les aéroports qui comptent un trafic annuel supérieur à un million de passagers. Le pilote et le copilote peuvent procéder aux opérations d'assistance sur les avions légers sinon ce sont des sociétés d'assistance filiales des compagnies qui assistent leurs propres appareils sur les avions lourds. Leurs services peuvent même être vendus à des compagnies tierces.

⁴⁹ Christian Assailly et Chantale Marraccini, *Etude de marché de l'assistance en escale dans les aéroports*, CGEDD p.8, Septembre 2015

109. Les grandes sociétés de handling sont néanmoins indépendantes de toutes compagnies. Ce sont de grands groupes privés dont beaucoup sont l'acquisition de fonds de pension ou des sociétés assimilées à l'aéroport. Sur ce dernier point, ces sociétés sont appelées FBO (Fixed-Base Operator). Le Règlement européen garantit le libre accès au marché de la prestation d'assistance en escale. Ainsi tous les aéroports qui relèvent de la directive⁵⁰ peuvent accueillir (de manière plus ou moins restrictive) les sociétés d'assistance en escale qui le souhaitent, généralement sur la base d'un appel d'offres.

110. Pour bien mesurer l'impact économique généré par le handling, il faut noter que l'activité en France produit un chiffre d'affaires annuel de plus d'1,85 milliards d'euros et génère l'emploi d'environ 46.000 personnes⁵¹.

111. Devenus essentiellement privés, les acteurs du secteur se sont regroupés, ont été rachetés ou ont fusionné afin de ne laisser que quelques protagonistes. Chacune de ces sociétés, bien qu'il ait été constaté qu'elle dégagne des marges plutôt faibles, a une empreinte économique conséquente et permet d'injecter plusieurs millions d'euros annuellement dans les économies locales.

SECTION II – Les services immédiatement liés au vol (coté ville)

112. Déjà évoqué plus tôt, des services de pré et post acheminement sur les aéroports provinciaux résultent un avantage pour les passagers qui évitent ainsi les longues heures de transport jusqu'à l'aéroport. Cela ne signifie pas pour autant qu'ils disparaissent. Et pour cause, les aéroports étant excentrés, il faut à l'utilisateur le moyen de se déplacer au départ et à destination de l'aéroport (PARAGRAPHE 1). Ces services dynamisent l'économie des transports régionaux et justifient parfois l'agrandissement des réseaux de transport urbain via des plans d'urbanisation. Aussi, les aéroports ont désormais une approche commerciale de leur activité. Alors qu'il y a quelques décennies, la grande majorité n'étaient que des zones de transit pour les passagers, ils ont actuellement une réelle logique économique avec l'installation

⁵⁰ Sont notamment exclus du champ d'application de la directive les aérodromes militaires.

⁵¹ Idem note 48 - p.35

d'entreprises qui fournissent des biens et services directement dans les aéro-gares (PRAGRAPH 2).

§ 1 – Les services de transport en pré et post acheminement

113. Le pré et le post acheminement sont souvent combinés à un vol. A l'exception des passagers en transit (35% à CDG), les passagers doivent effectuer un déplacement pour se rendre de leur domicile à l'aéroport. Ainsi, ils ont souvent recours au transport à la demande que sont les taxis et VTC. Sans rentrer plus en détail sur la distinction entre ces deux systèmes économiques nous assistons depuis plusieurs années à un accroissement des demandes pour ce type de transports. Ainsi, le nombre de licences de taxis en France est exactement de 17 770 auquel s'ajoutent environ 30 000 VTC.

114. Aussi, le développement des transports publics par le biais de plans d'urbanisation favorise la mobilité urbaine à destination et au départ des aéroports. Bien qu'environ 40% des lignes effectuées en Ile-de-France soient à destination des aéroports, il n'est pas possible de raisonner par analogie dans les petites agglomérations. Cependant, il est incontestable que l'accroissement d'activité sur les plates-formes aéroportuaires s'impose en stimulus de l'activité de taxis ou de chauffeurs privés.

115. Ce besoin en moyen de transport avec chauffeur se fait moins présent dans les petites agglomérations du fait d'une mise à disposition de parkings généralement gratuits ou très abordables.

116. Cependant, nombre d'usagers du transport aérien se rendent par le biais de transports publics ou de chauffeurs privés sur des aéroports de province. Cela permet, en outre, la création d'emplois et une dynamisation de l'économie immédiatement dans les phases qui entourent le vol. Pour un vol charter par exemple, le passager va se rendre sur place en bus, en train, en taxi ou avec un chauffeur privé sur l'aéroport.

117. C'est l'apanage de tous les aéroports. Si on se concentre sur l'exemple de Castres-Mazamet, avec environ 42 400⁵² passagers annuels, le site internet indique la présence d'une ligne de bus, d'un espace réservé aux taxis ainsi que d'une zone de location de véhicules. L'ensemble de ces services de transports se développent ainsi au rythme de l'aéroport.

§ 2 – L'évolution profonde des aéroports avec le développement des commerces intégrés

118. L'économie des aéroports a grandement évolué au cours des vingt dernières années. L'aérogare n'est plus un simple lieu d'attente. Il est devenu un lieu de divertissement dans lequel s'est mise en place une réelle économie.

119. Boutiques, établissements de restauration ou encore salles de jeux et de détente. Les plus grands aéroports du monde sont devenus de vraies villes. Les aéroports ayant une activité très faible ne sont pas en mesure de mettre en place ce type de dispositif, car il est généralement la résultante d'un accroissement de trafic. Néanmoins, de petits commerces ouvrent leurs portes sur des structures ayant peu de trafic. L'aéroport d'Avignon, avec un humble trafic de 16 549 passagers en 2016 dispose tout de même d'une zone duty-free et d'un bar proposant boissons et snacks.

120. Sur les structures ayant de très faibles volumes, il n'y a pas de commerces intégrés dans les aérogares mais les perspectives de développement en ce sens restent présentes. Tous les aéroports devraient pouvoir proposer, ne serait-ce qu'en cas de retard, un endroit dans lequel se restaurer pour patienter dans de meilleures conditions.

Ces commerces sont des atouts non négligeables pour des aéroports provinciaux pour lesquels les opportunités d'attirer de nouveaux commerces sont parfois limitées.

⁵² Union des Aéroport Français (UAF), *rapport d'activité des aéroport français 2016*, 2016, P.21 Paris

CHAPITRE II – L’IMPACT ECONOMIQUE INDIRECT ET L’IMPACT INDUIT

121. Pour les collectivités qui consacrent des sommes importantes au développement des plates-formes aéroportuaires, il est nécessaire et juste de mesurer, ou du moins d’évaluer les retombées économiques dans les commerces et industries locales (SECTION 1), et qui par effet d’imposition, alimentent les caisses de l’Etat et des collectivités territoriales (SECTION 2).

SECTION I – Le renforcement de l’activité autour des commerces et industries locales

122. Pour les commerces et industries locales, l’aéroport est un atout. Il permet de stimuler l’économie locale (PARAGRAPHE 1) mais aussi d’attirer des usagers des régions voisines (PARAGRAPHE 2) en étendant sa zone de chalandise.

§ 1 – Le circuit de l’argent

123. Le circuit de l’argent est en fait un phénomène qui s’articule autour de plusieurs éléments. D’une part, l’impact direct : Il s’agit du volume d’agents générés directement par l’activité aéroportuaire⁵³. Cela a été évoqué précédemment. Il s’agit notamment des taxes, redevances, et activités rémunérées qui permettent de payer des salaires.

124. L’impact indirect est le fait que les personnes rémunérées localement pour le fonctionnement de l’aéroport vont dépenser une partie de leurs revenus. Ainsi, leur activité sur l’aéroport permet d’accroître l’activité des commerces alentours. Ce sont donc les commerces et entreprises proches de l’aéroport qui vont bénéficier des retombées économiques de l’aéroport.

125. *« Le rapport 2012 de l’ATAG (Air Transport Action Group), affirme que le secteur aéronautique représente 3.5% du P.I.B mondial, 56.6 millions d’emplois directs et indirects et que son action génère un impact de près de*

⁵³ Voir points 100 et 114

*2.2 trillions de dollars par an grâce à ses activités directes, indirectes et celles rendues possibles grâce au transport aérien comme le tourisme*⁵⁴».

126. Aussi, les aéroports provinciaux vont attirer ou permettre la conservation des grandes entreprises. Il apparaît que de très grandes sociétés dans des secteurs d'activités capitalistiques et variés se situent en dehors des grandes agglomérations françaises. Par exemple, les laboratoires Pierre Fabre qui ont des besoins en transport peuvent envisager des départs de l'aéroport de Castres Mazamet plutôt que de partir de Toulouse. Il en est de même avec DCNS au départ de Cherbourg.

127. Les grandes entreprises de divers secteurs peuvent assurer un grand rendement économique sur les aéroports régionaux en recourant aux déplacements d'affaires. Ce sont généralement des jets privés qui sont privilégiés par ces sociétés. C'est aussi une aubaine pour les CE qui peuvent programmer des voyages au départ de ces plates-formes avec des avions, certes, de taille moyenne⁵⁵.

128. Ce point de vue est largement plébiscité par Jean-Michel Vernhes pour qui *« les aéroports sont un élément constitutif de l'attractivité et de la compétitivité des territoires. Les PPF (points passage frontaliers) sont vitaux pour l'aviation d'affaires et de nombreuses entreprises*⁵⁶»

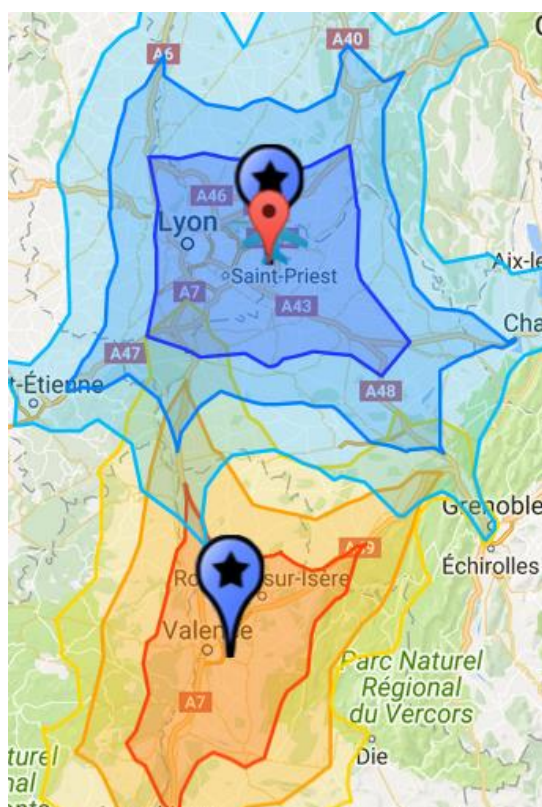
⁵⁴ L'économiste : <http://www.leconomiste.eu/decryptage-economie/333-observations-economiques-sur-le-traffic-aerien-mondial.html>

⁵⁵ Voir note 51

⁵⁶ Jean Michel Vernhes, Communiqué de presse de l'UAF, *L'UAF dénonce la suppression brutale de 13 PPF*, 19 septembre 2016, Paris.

§ 2 – Phénomène de captation de la zone de chalandise des grandes structures par les petits aéroports provinciaux

129. Bien qu'il n'y ait pas de sources fiables à ce sujet, on peut constater par l'observation des zones chalandise, que des petits aéroports peuvent attirer des voyageurs des grandes agglomérations voisines. Ce phénomène est tout de même constaté directement sur les aéroports qui, ayant un trafic annuel assez faible, ont la possibilité de mesurer l'impact sur l'aérodrome des voyages effectués par des passagers en provenance des grandes villes limitrophes. La situation serait en quelque sorte analogue à la captation des voyageurs parisiens vers l'aéroport de Beauvais au détriment de Paris Charles de Gaulle ; ou encore des voyageurs Toulousains au départ de l'aéroport de Carcassonne.



Aires isochrones :

En BLEU : Du plus foncé au plus clair : 30 minutes, 45 minutes, 60 minutes avec pour centre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

En ROUGE : Du plus foncé au plus clair : 30 minutes, 45 minutes, 60 minutes avec pour centre l'aéroport de Valence-Chabeuil

Source : Etude personnelle⁵⁷ réalisée à partir de l'application en ligne : www.owlapp.net

⁵⁷ Les observations de la présente carte sont développées au point 130

130. A titre d'exemple, il est possible d'observer les zones de chalandise de Valence –Chabreuil et de Lyon Saint-Exupéry. On observe une absence de superposition des zones de chalandise à 30 minutes. Par contre au-delà, les zones de chalandise se superposent. On observe même qu'il est possible, à une heure de route environ de l'aéroport de Lyon, de rejoindre l'aéroport de Valence. Le fait intéressant est la capacité, tout du moins potentielle de l'aéroport de Valence, à capter une partie du marché lyonnais. Et pour cause, le parking y est gratuit, la circulation fluide et les procédures y sont simplifiées du fait d'installations de petites tailles.

Sans prétendre que l'aéroport de Valence peut réellement concurrencer celui de Lyon, il est tout à fait acceptable qu'il y ait une clientèle pour cet aéroport.

131. Cette clientèle va permettre d'activer plus encore le phénomène décrit précédemment⁵⁸. Les usagers de la plate-forme vont consommer et dépenser ce qui aura pour conséquence l'injection d'argent dans les économies territoriales.

SECTION II – Les aéroports provinciaux, un outil au service du polycentrisme territorial

132. La position de l'Etat sur les questions de l'aménagement du territoire est claire. Depuis plus d'un demi-siècle, il y a une réelle volonté politique de promouvoir les régions et les départements sur l'ensemble du pays (PARAGRAPHE 1). Cette politique permet, en outre, de renforcer les impacts économiques directs, indirects et induits dont les retombées économiques profitent également aux organes d'Etat (PARAGRAPHE 2).

§ 1 – La décentralisation des industries et pôles économiques à haut rendement en dehors de la région parisienne.

133. Les politiques d'aménagement du territoire menées depuis les années 1960 on eu pour but de délocaliser les grandes industries des zones plus industrialisées vers les zones les moins industrialisées.

⁵⁸ Voir notes 122 s.

La question de départ était simple : « *si l'on veut freiner la croissance parisienne, il convient d'arrêter la concentration industrielle qui en est la cause, et tenter de reporter sur la province une part des créations d'emplois destinée à la capitale*⁵⁹ »

134. C'est par l'utilisation de l'agrément-redevance mis en place en 1955 que les entreprises du secteur privé comme celles du secteur public ont été incitées à ouvrir leurs bureaux en province voire, pour celles déjà implantées dans la capitale ou à ses abords, à délocaliser.

135. Les résultats ont été relativement rapides puisque « *la région parisienne a vu ses effectifs industriels stagner au cours des années 1960, puis décroître rapidement (- 500 000 entre 1970 et 1985). Dans le même temps, 600 000 emplois industriels ont été créés en province. Plus récemment, entre 1996 et 2001, l'Ile-de-France a vu chuter de 2,1 % ses emplois dans l'industrie, alors que l'ensemble de la province en gagnait 0,3 %* ».

En seulement 20 ans, l'agglomération de Paris qui centralisait 25% de l'activité industrielle n'en compte plus que 20%.

136. Cette vision polycentrique de la France a pour objectif de résorber la fracture territoriale susceptible de nuire à l'épanouissement économique du pays⁶⁰.

Le développement d'un maillage interrégional est un moyen de spécialisation permettant un accroissement de la compétitivité. Les exemples sont nombreux avec les secteurs pharmaceutiques, automobiles, aéronautiques, la technopole méditerranéenne ou la construction des moteurs automobiles.

137. Quelques exemples frappants des résultats de cette politique : la délocalisation de Citroën à Rennes et à Caen, Renault au Mans, ou les laboratoires Pierre Fabre à Castres-Mazamet.

La communication de ces industries vers l'international est indispensable à leur croissance. L'usage des moyens de transports aériens devenant alors une condition *sine qua non* à leur développement.

⁵⁹ Rapport du Sénat, *L'exception territoriale, un atout pour la France*,

⁶⁰ Jean Louis GUGOU, avec le concours du DATAR, *aménager la France de 2020*, La documentation française, Paris, 2000

§ 2 – La taxation au profit des organes d’Etat

138. Pour Jean-Michel Vernes, président de l’UAF, la taxe d’aéroport *est destinée à financer l’intégralité des coûts de sûreté, de sécurité et de mesures environnementales. La taxe aéroport a un taux pour chaque aéroport.* » Ainsi, les taxes vont être perçues afin d’améliorer les dispositifs aéroportuaires nécessaires à leur activité.

Concernant en revanche la redevance, cette dernière est répartie entre les compagnies, le gestionnaire d’aéroport, l’Etat ainsi que les CCI.

139. Il s’agit de revenus modestes mais qui permettent d’entretenir ou éventuellement d’agrandir les infrastructures déjà existantes. Face au refus des grandes compagnies d’effectuer des vols réguliers au départ de ces aéroports provinciaux, ce sont généralement les charters qui assurent le maintien aux normes de ces infrastructures.

140. Les entreprises qui ont aujourd’hui la capacité de développer normalement leur activité, en partie rendue possible par la présence d’aéroports, en dehors de la capitale participent à l’effort de taxation. Elles achètent ou louent des locaux, versent des salaires, et l’ensemble de ces personnes physiques et morales consomment localement. Cela génère donc des retombées fiscales non négligeables pour l’Etat (TVA, Impôt sur les Sociétés, Impôt sur le Revenu des Personnes Physiques (IRPP)...) mais aussi pour les collectivités territoriales (Taxes Foncières, Taxe pour l’Enlèvement des Ordures Ménagères (TOEM)...))

141. C’est en cela que les vols charter participent au développement économique des régions mais aussi de l’ensemble du pays. Ce résultat est né d’une volonté politique ferme de développer le territoire.

142. Il est important de rappeler que dans une déclaration en date du 31 août 2016, le secrétaire d’Etat au tourisme et au transport, Matthias Fekl, exprimait sa volonté de développer « *de nouvelles dessertes vers la France (transports ferroviaires internationaux, nouvelles liaisons internationales par autocar, lignes aériennes directes, croisières), y compris vers les régions*⁶¹ ».

⁶¹ Matthias Fekl, Communiqué de presse, la semaine des ambassadeurs, « *Connectivité aérienne, ferroviaire et maritime, un enjeu pour le développement touristique de la*

143. Par ailleurs, nombre d'aéroports de région, dont les gestionnaires sont les CCI, les syndicats mixtes ou des gestionnaires de plates-formes effectuent des référencements des compagnies charter ou des brokers afin d'accroître leur visibilité et d'accéder à ce marché.

TITRE II – LES CONSEQUENCES POUR LES COMPAGNIES AERIENNES

144. Les vols charter sont considérés aujourd'hui comme des opportunités économiques pour la majeure partie des compagnies aériennes (CHAPITRE 1) mais aussi comme une activité annexe en simple complément de leur exercice principal. Néanmoins, certains y voient un danger pour l'activité des lignes régulières (CHAPITRE 2).

CHAPITRE I – LES VOLS CHARTER, DISPOSITIF D'OPTIMISATION POUR LES COMPAGNIES CLASSIQUES

145. Les compagnies aériennes dites classiques peuvent trouver divers avantages à effectuer des vols à la demande. Elles peuvent ainsi exploiter ces derniers afin de mesurer la demande sur le marché aéronautique (SECTION 1) en réduisant les risques liés à l'exploitation d'une ligne tout en optimisant leur flotte (SECTION 2)

SECTION I – Un laboratoire pour a mise en place des vols réguliers

146. La mise en place de vols charter par une compagnie aérienne régulière est un moyen pour cette dernière de connaître la demande et de déceler les opportunités d'ouverture de lignes aériennes tout en étant rémunérée (PARAGRAPH 1) et en limitant sa prise de risques et son engagement envers les autres acteurs du transport aérien (PARAGRAPH 2).

France », 31 Aout 2016, <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/politique-etrangere-de-la-france/diplomatie-economique-et-commerce-exterieur/actualites-liees-a-la-diplomatie-economique-et-au-commerce-exterieur/2016/article/semaine-des-ambassadeurs-2016-connectivite-aerienne-ferroviaire-et-maritime-un> (Consultation 22 juillet 2017)

§ 1 – Un outil pour les services de route management

147. Les vols charter sont apparus pour répondre à une importante demande en transports vers le bassin méditerranéen dès les années 1970. Pour faire face à ce pic d'activité touristique durant la période estivale, les compagnies abandonnaient certaines de leurs lignes régulières pour exploiter, en partenariat avec les agences de voyages, des vols à la demande. C'est par la suite que se sont développées des lignes régulières qui ont remplacé progressivement une large part des vols charter.

148. De la même manière, la plupart des premiers vols opérés sur Tivat (Monténégro) étaient des vols charter. Puis, face au succès de cette destination, les compagnies régulières ont légitimé l'existence d'une ligne sur cette destination.

149. Il semble que le charter, du fait de son faible risque économique, soit une sorte de laboratoire qui permette de tester l'attractivité d'une ligne. En effet, nous sommes dans le cas où une destination, à la base choisie par un nombre limité de voyageurs de tourisme ou d'affaire voit son activité se développer. L'ensemble des compagnies va songer à faire de cette réussite une ligne régulière.

150. C'est par ailleurs toute l'ambition de la route management que de trouver des lignes qui répondent à une demande forte, de façon à améliorer le taux de remplissage de ses appareils et optimiser son revenu management⁶².

151. Il est même possible dire qu'il s'agit d'un système de vase communicant. En effet, la demande vers une destination, d'abord faible, va nécessiter l'apparition de ligne charter. Puis le contrôle de cette ligne étant fragile, du fait que chaque vol doit faire l'objet d'autorisations, les compagnies vont alors préférer instaurer des lignes régulières rentables. En parallèle, les pouvoirs publics négocieront les termes des accords de trafic susceptibles d'être réévalués à une période déterminée.

⁶² Voir note

§ 2 – Une limitation de risque par une limitation d'engagements

Pour ouvrir une ligne aérienne, il faut certaines conditions cumulatives.

152. Sur le plan opérationnel, la compagnie doit obtenir auprès des aéroports qu'elle relie les autorisations de manœuvrer sur la plate-forme. En somme, il faut qu'elle obtienne une assistance aéroportuaire, des banques d'enregistrements, des autorisations de trafic sur l'aéroport mais aussi des slots. Ces slots sont parfois compliqués à acquérir et engagent la compagnie avec l'aéroport. Il convient donc pour la compagnie de les honorer avec rigueur, au risque de les perdre. Aussi, pour que la compagnie puisse tirer avantage de l'ouverture de sa nouvelle ligne, il lui faut obtenir des slots de qualité. Avec un regard purement économique, le turnaround-time⁶³ (TAT) doit être le plus court pour permettre à la compagnie de faire voler son aéronef autant que possible. Aussi doit-il y avoir une certaine adéquation entre le TAT et les slots accordés.

153. En cela, les vols charters fonctionnent par un système de réservation des slots au cas par cas, leur permettant de s'insérer entre deux vols déjà programmés sur l'aéroport. Les exigences de TAT étant moindres, l'horaire du slot est d'une importance plutôt négligeable. Cette problématique ne se pose pas pour les jets privés qui sont par nature à la demande, et qui, en recourant à un handling spécifiquement dédié à l'aviation d'affaires, offre des turnaround-time très courts.

154. Il faut néanmoins noter que pour certaines lignes, les aéroports et les démembrements de l'Etat mettent en place des mesures incitatives. Facilitant ainsi l'attribution des lots et permettant des abattements sur les redevances aéroportuaires. Il s'agit de l'ouverture de lignes considérées comme des OSP (Obligations de Service Public) ou de lignes ouvertes sur des aéroports ayant une faible activité. Le but étant évidemment de maintenir l'activité de ces lignes en toutes circonstances.

155. Autre restriction à l'ouverture d'une ligne régulière à l'international hors UE, l'obligation de détenir une autorisation de transit bilatéralement. Elle est négociée de manière diplomatique entre les Etats. Ainsi, pour chaque

⁶³ Linguee, Traduit littéralement par « temps de traitement », consultation août 2017.

trajet effectué par une compagnie dans un Etat non membre de l'UE, la compagnie devra utiliser un droit de trafic. Il y a cependant certaines exceptions notamment avec le Maroc, pays avec lequel il suffit d'une autorisation⁶⁴. Ces pays sont de fait partiellement intégrés dans le ciel unique européen dans le but d'accroître le volume des vols, dans le cas présent, entre le Maroc et l'Union Européenne.

Dans le cadre de vol charter, il est souvent plus aisé d'obtenir une autorisation unique pour un vol plutôt que des accords sur les droits de trafic au long terme.

SECTION II – Une réponse en adéquation avec la structure des compagnies aériennes

156. L'activité de charter a connu une période de gloire durant laquelle de nombreuses compagnies spécialisées dans le vol à la demande ont émergé. Pourtant aujourd'hui beaucoup ont disparu. L'activité exclusive de compagnie charter est devenue rare (PARAGRAPHE 1). Ce sont finalement les compagnies aériennes classiques qui se sont emparées de ce marché en parallèle de leurs vols réguliers (PARAGRAPHE 2).

§ 1 – Le déclin de l'activité exclusive de compagnie charter

157. Il suffit de se rendre sur un site d'aéroport pour bien comprendre la réalité du marché du charter. Sur le site de l'aéroport Marseille-Provence par exemple sont référencées les compagnies et sociétés effectuant des opérations au départ et à destination de la plate-forme aéroportuaire. Le constat est sans appel : 35 compagnies aériennes classiques, 2 compagnies aériennes charter et 3 brokers. Les compagnies charter référencées répondent en plus à des marchés de niches. L'une sur les avions turbopropulseurs de 7 places et l'autre les turbopropulseurs de 19 places cette dernière opérant également des lignes régulières en France et vers les pays limitrophes.

⁶⁴ Proposition de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne réunis au sein du Conseil, relative à la signature et à l'application provisoire de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté Européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part., Sénat, 2006

158. Il n'y a donc pas de compagnies qui utilisent des aéronefs commerciaux de capacité supérieure à 100 passagers (A320, A321, B737 et autres) en charter. Pour tempérer cette observation, il est bon de rappeler qu'il y a des compagnies opérant des appareils charter de grande capacité en France et en Europe. Mais ces dernières sont la propriété exclusive de grands tours opérateur (TO) à l'instar de TUI avec TUI Fly ou Transat avec sa compagnie Air Transat. Elles effectuent la majeure partie du temps les vols vendus dans le cadre de voyages à forfait par le TO. Il est donc assez compliqué de les affréter pour d'autres vols que les leurs. Par contre, eux ont parfois recours à l'affrètement en complément de leurs appareils sur les périodes les plus chargées.

159. Pourtant, le volume des vols charter en France est d'environ 4,4% du volume de trafic, la majorité sur des avions gros porteurs. Avec environ 1.700.00 mouvements commerciaux totaux pour l'année 2016, la France a accueillie quelques 74.500 vols charter, chaque vol en France ayant un taux moyen de remplissage de 103 passagers par aéronef. Malgré cette forte activité, de très nombreuses compagnies sont sorties des écrans radar.

160. Les opérateurs restants sont positionnés sur le marché des voyages d'affaires, des évacuations sanitaires, des vols sportifs et des avions taxi. L'intérêt est croissant pour ce dernier notamment depuis la libéralisation de l'utilisation du turbopropulseur mono turbine comme aéronef de transport public⁶⁵. Concernant les compagnies opérant des avions commerciaux uniquement en charter ils se positionnent sur des niches. Ainsi, la Paneuropéenne exploite des biréacteurs de 49 places. Il en est de même pour Enhance Aéro avec des 48 places type Embraer 145.

⁶⁵ Règlement de la Commission Européenne, *modifiant le règlement (UE) no 965/2012 en ce qui concerne l'agrément spécifique de l'exploitation d'avions monomoteurs à turbine de nuit ou en conditions météorologiques de vol aux instruments, et les conditions d'agrément pour la formation sur les marchandises dangereuses aux fins d'exploitation spécialisée commerciale, d'exploitation non commerciale d'aéronefs motorisés complexes et d'exploitation spécialisée non commerciale d'aéronefs motorisés complexes*, 1^{er} Mars 2017, entrée en vigueur 20 jour après la date de publication du texte.

161. En somme, le peu de compagnies qui opèrent des vols exclusivement charter vendus librement en France travaillent sur des marchés de niches et répondent aux exigences très particulières de leurs clients.

§ 2 – L’affrètement un complément de revenu non négligeable pour les compagnies aériennes classiques

162. Pour contrebalancer le phénomène de désertion des compagnies charter sur le créneau des gros porteurs, ce sont les compagnies traditionnelles qui ont occupé le terrain.

163. En effet, la planification des vols d’une compagnie aérienne relève de considérations complexes. Il faut avant tout synchroniser la disponibilité de l’appareil et de l’équipage.

L’appareil lui, est soumis à de très nombreuses visites techniques appelées « check » qui doivent être faites périodiquement. Ces check amènent à une immobilisation de l’appareil au sol et peuvent durer plusieurs mois pour les plus longues.

La contrainte tenant aux équipages est aussi complexe. En effet, les équipages, soumis à une réglementation salariale stricte, doivent alterner périodes de travail, périodes de repos, et période en alerte. De la gestion de l’humain découle aussi la gestion des mouvements sociaux, des arrêts maladies, ou encore des arrêts relevant d’événements extérieurs qui empêchent la conduite des vols.

164. La réalité est qu’une fois que chacun de ces éléments est pris en compte, le responsable des opérations va mettre en place un planning. Ce planning se compose des vols réguliers essentiellement, auxquels s’ajoutent souvent les séries de vols demandées par les grands tours opérateurs.

165. Il y a alors des vides dans le planning du fait que la compagnie ne peut parfois pas opérer un vol entre deux autres lignes déjà établies. Ces vides sont alors utilisés pour les vols charter quand les demandes sont faites au cas par cas. Ainsi, il faudra évidemment interroger plusieurs compagnies pour trouver une disponibilité. En effet, certaines compagnies optimisent mieux leurs vols que les autres. Puis les disponibilités pour des demandes uniques

de charter sont très variables, en termes de positionnement sur le planning et en termes de durée⁶⁶.

Les vols charters sont donc considérés comme des opportunités pour les compagnies aériennes d'optimisation de leur capital plutôt que comme une activité à part entière.

CHAPITRE II – EFFETS NEGATIFS ET AVENIR DES VOLS AFFRETES

166. Les vols affrétés sont appréhendés parfois comme une menace car ils captent une partie du trafic qui, sans leur existence, serait destiné aux compagnies régulières (SECTION 1). Le phénomène du charter a pourtant pris de l'ampleur, notamment appuyé par les courtiers aériens (SECTION2).

SECTION I – Le détournement de passagers au regard des compagnies régulières classiques

167. Les vols charters captent une partie des passagers sur les vols réguliers. Ils sont donc le stimulant et le frein de l'activité aérienne (PARAGRAPHE 1). Ce phénomène de captation du marché, ici de passagers, n'est pourtant pas une entrave au développement des compagnies low-cost (PARAGRAPHE 2).

§ 1 – Le détournement de passagers

168. Le détournement de passagers est le phénomène selon lequel les passagers vont utiliser des vols charter au détriment des lignes régulières. Ainsi, à titre d'exemple, lorsque des Castrais souhaitaient se rendre en Allemagne, les options étaient les suivantes :

- Effectuer le trajet jusqu'à l'aéroport international le plus proche : dans le cas présent, Toulouse
- Prendre un vol jusqu'à Paris, via Hop Air France au départ de Castres-Mazamet, puis après une escale, rejoindre leur destination finale.

⁶⁶ Annexe 4 :Exemple de Scheduling

169. Avec un vol charter, la possibilité offerte de réaliser ce voyage en direct constitue une aubaine pour les passagers, mais également un manque à gagner potentiel pour la compagnie Hop. Ces vols seront opérés par des compagnies permettant d’avoir des coûts de mise en place assez faibles. Par exemple, Enhance Aéro, qui base ses aéronefs biréacteur à Clermont-Ferrand. C’est donc cette compagnie qui est susceptible effectuer le vol au détriment des compagnies régulières qui permettent de rejoindre la même destination avec cependant une escale.

170. Ce phénomène de captation du marché trouve sa source dans des études de sociologie économique. Simplement l’un des pans de la captation de marché est un rapport entre la qualité de l’offre et la demande. Si l’offre procure un avantage certain, alors elle sera plébiscitée par la clientèle. L’avantage ici résulte d’un gain de temps.

§ 2 – Un effet neutre sur le marché des Low Cost (LCC⁶⁷)

171. Le constat est simple. En utilisant une compagnie régulière, le passager choisit la destination. Il souhaite se rendre d’un point à un autre et utilise les moyens qui sont à sa disposition pour s’y rendre. Dans ce cas de figure, le charter est substituable au vol régulier car l’objectif est atteint en permettant un gain de temps et parfois même une économie substantielle tout en étant plus flexible.

172. Néanmoins, la logique des low-cost est différente. Bien que de nombreux passagers souhaitent se rendre à la destination desservie par la compagnie low cost, la grande majorité souhaite simplement voyager pour une modique somme. Il est assez aisé de trouver un exemple pour cette analyse : l’aéroport de Carcassonne a accueilli en 2001 Ryanair. La compagnie a au fil des ans diversifié sa desserte aérienne. La fameuse low cost effectue depuis tout ce temps 90 vols hebdomadaires au départ et à destination de la plateforme. Depuis son arrivée, l’aéroport a recensé une évolution de 189 221 passagers à 466 305 passagers au maximum. Pourtant, en seulement quelques années, les besoins des Carcassonnais de se rendre en Angleterre ou au Portugal n’ont pas été multipliés par trois. Cela démontre que lorsque

⁶⁷ Low Cost Carrier : Compagnie à bas coût

l'on parle des LCC ce n'est pas le client qui choisit la destination mais bien la compagnie qui la choisit. Le client, lui, adopte la ligne car elle devient un moyen de voyage accessible.

173. C'est là un équilibre fragile dans lequel il faut distinguer les besoins et les envies. Les besoins trouvent leurs solutions dans les vols réguliers et charter essentiellement. Les envies sont générées par les LCC qui proposent des offres ayant un très faible impact économique sur le budget des voyageurs, et génèrent des envies de voyages, quelle que soit la destination.

SECTION II – Le courtier aérien, élément moteur du développement des vols charters

174. Le métier de courtier aérien est apparu dans les années 1980 en Angleterre. Parfois controversé, il a fait l'objet de vives critiques de la part des compagnies aériennes qui ont dû abaisser leurs marges bénéficiaires pour rester compétitives. Il n'est resté pas moins qu'il est un acteur central dans les vols affrétés, à la fois apporteur d'affaires et fournisseur de services (PARAGRAPH 1). La multiplicité des courtiers aériens sur le marché a poussé progressivement à un abaissement des prix et à un réel jeu de concurrence entre les compagnies aériennes (PARAGRAPH 2).

§ 1 – Le broker un intermédiaire de choix entre client et opérateur

175. Le dictionnaire Cambridge définit le broker aérien comme: *“a person or organization that arranges the renting of planes, or that sells space on planes to people who need to transport goods by air”*⁶⁸. Cette définition a été étendue aux transports de passagers par la suite.

176. Le courtier aérien est donc un intermédiaire de vente qui recherche sur le marché aéronautique l'aéronef qui répond aux besoins de son client. Il s'appuie sur divers outils et un vaste réseau de compagnies aériennes afin de présenter l'ensemble des solutions qui répondent aux besoins de son client.

⁶⁸ Une personne ou une organisation qui organise la location d'avions ou qui vend de l'espace sur des avions à des personnes qui ont besoin de transporter des marchandises par voie aérienne:

177. La disparition progressive des compagnies charter a, comme nous l'avons constaté, amené les compagnies classiques à effectuer les vols à la demande. Or, ces opérateurs ne sont pas spécialistes des vols affrétés mais des lignes régulières. Difficilement joignables, les clients désireux d'affréter se heurtent à des contraintes dès la prise de contact. Aussi, leur ignorance du milieu aérien rend difficile les échanges avec les différents protagonistes du secteur. C'est donc assez naturellement que le métier de courtier a connu un essor fulgurant il y a quelques années. Il est donc, *de facto*, un intermédiaire de choix. Finalement, il est l'interlocuteur qui sait écouter les besoins du client pour les traduire à la compagnie aérienne, de la même manière que le conseiller en défiscalisation immobilière est plus à l'aise avec son sujet que la plupart des individus.

Les services du broker ont permis la démocratisation du charter pour plusieurs raisons.

178. D'une part, il coordonne l'ensemble des services liés aux vols. Il s'assure de la réservation des vols. Pour cela, il essaie de trouver les meilleurs slots avec la compagnie, s'assure de la ponctualité de l'aéronef et de l'équipage, et organise dans l'éventualité d'un AOG (Aircraft On Ground) le remplacement de la première machine. Ce dernier point est primordial. En effet, il peut arriver pour diverses raisons que le premier appareil ne puisse pour rejoindre sa destination dans les cas par exemple de périls aviaires, ou encore de pannes techniques. Le courtier s'appuie alors sur son réseau pour trouver un aéronef de remplacement dans des délais brefs pour opérer le vol.

179. D'autre part, il coordonne les services en aéroport. Il s'assure que la société de handling soit briefée sur le vol et les prestations à bord, que le catering soit conforme aux exigences du client et que les procédures d'embarquement et de débarquement soit connues du client. Il a en charge la gestion des imprévus lors des phases en aéroport.

180. Ces services très complets facilitent la démarche de l'affrètement. Sur simple demande du client, le courtier organise et synchronise tous les services, permettant de démocratiser le recours aux charters. Ils sont un élément clé du développement des charters et de fait, du développement économique des régions.

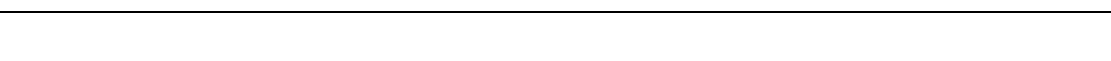
§ 2 – Compétitivité prix et amélioration du service : destruction des situations de monopole et mise en concurrence

Le charter permet de relier de très nombreuses destinations entre elles. Se crée alors une situation concurrentielle sur plusieurs points.

181. Premièrement, le charter amène à la concurrence entre certaines compagnies qui, afin d'optimiser leur flotte, baissent leurs prix pour gagner des parts de marché. Les opérateurs s'assurent ainsi une relation commerciale bénéfique avec le courtier. L'augmentation des volumes d'affrètement vient abaisser le prix unitaire des vols dans un objectif de rentabilité économique sur le long terme. Le prix baisse et le service de transport reste le même. Les services qui entourent le vol, eux, sont améliorés car il appartient au courtier de veiller à ce que ses clients soient satisfaits de la prestation.

182. La concurrence entre les courtiers, elle aussi, amène au développement des vols charters. En effet, chaque vol est commissionné. Alors qu'aux débuts de la profession les commissions pouvaient atteindre 15% à 20% dans les meilleurs cas, elles sont aujourd'hui régulièrement en dessous de la barre des 5 à 7%. Cette baisse des tarifs avait pour but d'accaparer le marché par les sociétés de courtage. Ces dernières compensent alors les pertes en commission par l'augmentation des volumes de vente. Cela a permis l'émergence des vols charter à des prix relativement bas.

183. Néanmoins, l'arrivée des LCC a déstructuré l'économie en laissant paraître que le coût réel d'un billet au départ d'une région vers Londres par exemple pouvait être inférieur à une trentaine d'Euros et il en est de même pour les autres destinations. Le problème principal est que les vols affrétés ne bénéficient pas des aides fournies par les collectivités territoriales afin de développer les ouvertures de lignes low-cost.



CONCLUSION

184. Avec le transfert progressif de la propriété des aéroports de l'Etat vers les collectivités territoriales dès 2004, les acteurs politiques et économiques régionaux ont eu la lourde tâche d'en assumer le fonctionnement. Les résultats ont été divers, et certaines plates-formes ont su appréhender cette mutation, alors que la grande majorité des autres s'est retrouvée orpheline.

185. Ces différences s'expliquent déjà par les limites qui, parfois topographique, parfois financières, ont entravé le bon développement de nombreuses plateformes régionales. Additionnées aux contraintes réglementaires, les gestionnaires ont dû faire composer pour certains avec la suppression des PPF, mais aussi de leurs contrôleurs aériens réduisant les infrastructures à des aéroports fantômes.

186. Devant cette situation, les opérateurs économiques privés, à l'instar des compagnies aériennes, ont déserté les petits aéroports régionaux pour se concentrer sur l'exploitation des hubs, ou sur les grands aéroports d'intérêt national.

187. Néanmoins, les aéroports délaissés ont établi progressivement des stratégies en vue de capter une partie du marché des principaux aéroports français. Ils se positionnent alors comme alternative au tumulte des grandes villes avec des arguments de poids : gratuité des parkings, proximité géographique avec le client, facilité d'accès ne sont que quelques grands avantages parmi tant d'autres.

188. Pour autant, ces derniers doivent trouver leur matière première, l'essence même de leur existence, des aéronefs. Ne pouvant convaincre les compagnies aériennes d'ouvrir des lignes aériennes régulières en nombre suffisant pour garantir la pérennité économique et financière de la structure, c'est naturellement qu'elles ont accueilli les vols à la demande, les vols charter.

189. Au regard du faible risque pris dans une opération de vol charter, les compagnies elles aussi ont succombé à l'attrait d'optimiser leur flotte et d'améliorer le remplissage de leur planning. C'est donc une opération gagnant-gagnant pour les deux entités.

190. C'est par une initiative volontariste des départements et des régions, combinée à une politique de décentralisation de l'industrie française que les aéroports vont naturellement faire face à la demande.

191. Poussés par l'ensemble des acteurs du secteur aérien, notamment les compagnies, les brokers, ou encore les sociétés de handling, les aéroports régionaux ont aujourd'hui tous les feux au vert pour amorcer leur développement. Ils bénéficient en plus d'un effet d'aubaine du fait de la saturation croissante des grandes structures. Mais ces petites structures pourraient sûrement aller plus loin encore.

192. Nicole Notat, membre du groupe de réflexion sur l'avenir de l'Europe présidé par Felipe Gonzalez avait eu cette réflexion pleine de discernement au sujet d'un homme considéré par beaucoup comme l'initiateur d'une révolution : « *Gutenberg n'a pas attendu le développement du marché du livre pour inventer l'imprimerie* ».

Alors, les gestionnaires d'aéroports doivent-ils réellement attendre de faire face à une accumulation de demandes pour entamer leur métamorphose et asseoir leur prééminence territoriale ?

BIBLIOGRAPHIE

SOURCES LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRE

Codes nationaux

- Code des transports
- Code de l'aviation civile

Sources européennes

- Règlement de la Commission Européenne, *modifiant le règlement (UE) no 965/2012 en ce qui concerne l'agrément spécifique de l'exploitation d'avions monomoteurs à turbine de nuit ou en conditions météorologiques de vol aux instruments, et les conditions d'agrément pour la formation sur les marchandises dangereuses aux fins d'exploitation spécialisée commerciale, d'exploitation non commerciale d'aéronefs motorisés complexes et d'exploitation spécialisée non commerciale d'aéronefs motorisés complexes*, du 1^{er} Mars 2017, Entrée en vigueur le 21 Mars 2017
- Proposition de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne réunis au sein du Conseil, relative à la signature et à l'application provisoire de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté Européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part., Sénat, 2006
- Règlement UE 923/2012, « établissant les règles communes et les dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne »

Législation Française

- Loi Relative aux libertés et responsabilités locales, promulgué le 13 aout 2004, publié au JORF le 17 aout 2004
- Arrêté du 14 mars 2007 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, Publication au Journal Officiel (JORF), 15 mai 2007
- Décret-loi du 30 octobre 1935, Article 1er, Publication au JORF

OUVRAGES

- C. Mamontoff, *La réforme aéroportuaire de la loi du 13 aout à l'épreuve des faits*, L'harmanntan, collection GRALE, Paris, 2011
- B. Merenne-Schoumaker, *évolution des accessibilités et des mobilités et dynamiques des localisations commerciales*, Travaux de l'institut de géographie, Reims, 2001
- J. Gamper, M.I Böhlen, W. Cometti, M. Innerebner, *defining isochrones in multimodal spatial network*, Glasgow, UK, 2011
- P.L. Dubois et M.C Frendi, Association Française du Marketing, *Yield management et marketing des services*, France, 1995
- P.P. Belobab, J.L. Wilson, *Impacts of yield management in competitive airline markets*, Janvier 1997
- Ch. Assailly et Ch. Marraccini, *Etude de marché de l'assistance en escale dans les aéroports*, CGEDD Septembre 2015
- V. Adoumié, C. Daudel, D. Doix, J.M. Escarras, C. Jean, *Géographie de France*, Hachette Education, 2013

RAPPORTS

- P. Joffre, *Comprendre la mondialisation de l'entreprise*, Paris : Economica, 1994
- Rapport du Sénat, *L'exception territoriale, un atout pour la France*.
- Union des Aéroports Français (UAF), *rapport d'activité des aéroports français 2016*, Paris 2016,
- Union Des Aéroports Français, *liste des aéroports adhérant par organisme gestionnaire (rapport annuel 2016)*, 2016
- INSEE, *Etude des densités de population sur le territoire français*, 2007
- UNWTO Library, *Baromètre du Tourisme Mondial et Statistiques*, Juin 2017.
- Cour des Comptes, *Les aéroports français face à aux mutations du transport aérien*, La Documentation Française. 2008
- Airservices Australia Gold Coast Airport, *Annual Report 2012*
- Global Market Forecast 2017-2036, *Passenger traffic continues to grow*, 2017
- Current Market Outlook 2017 – 2036, 2017
- Jean Louis GUGOU, avec le concours du DATAR, *aménager la France de 2020*, La documentation française, Paris, 2000
- Rapport 2013 Optim Travel
- Articles Anne Perrot, Jérôme Philippe, « Invitation au séminaire Philippe Nasse : concurrence dans les aéroports », 2014, Paris

DOSSIERS DE PRESSE

- Jean Michel Vernhes, Communiqué de presse de l'UAF, *L'UAF dénonce la suppression brutale de 13 PPF*, 19 septembre 2016, Paris.
- Matthias Fekl, Communiqué de presse, la semaine des ambassadeurs, « *Connectivité aérienne, ferroviaire et maritime, un enjeu pour le développement touristique de la France* », 31 Aout 2016,
- Carine Monéger, Communiqué de presse de l'UAF, *L'UAF dénonce la suppression brutale de 13 PPF*, 19 septembre 2016, Paris.

ARTICLES

- Les Echos : <https://www.lesechos.fr/>
- Le Monde : www.lemonde.fr
- Journal Aviation : www.journal-aviation.com
- Air Journal : www.air-journal.fr
- Usine Nouvelle : www.usinenouvelle.com

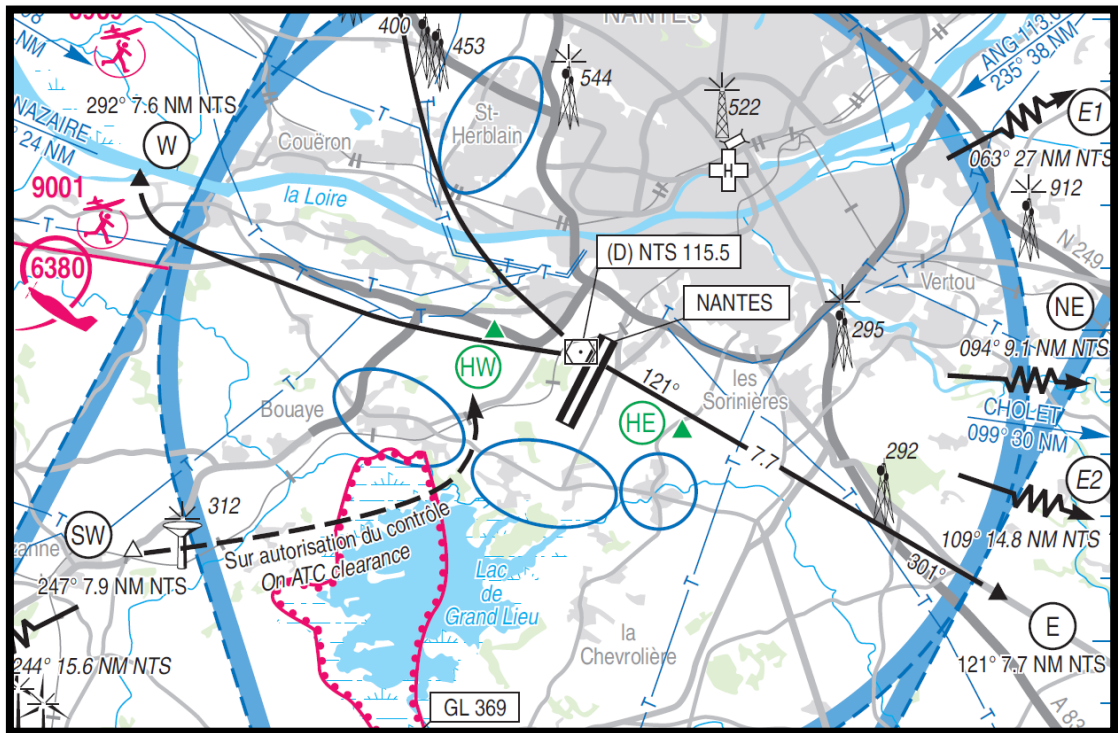
SITES WEB

- Déplacements Pro ; www.deplacementspro.fr
- L'économiste : <http://www.leconomiste.eu/>
- Service d'Information Aéronautique : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>
- Aéroport de Narita, Japon : <http://www.narita-airport.or.jp>
- Florida Department of Transport <http://www.fdot.gov>
- Linguee : www.linguee.fr

- Aéroport Marseille Provence : www.marseille.aeroport.fr
- Aéroport de Castes Mazamet : <http://aeroport81.fr/>
- Larousse en Ligne : www.larousse.fr
- Centre de ressource numériques de la lorraines : www.nancy.cci.fr

ANNEXES

Annexes 1 : Carte VAC (Visual Approach Chart), Ed. 18 août 2016, Aéroport de Nantes-Atlantique

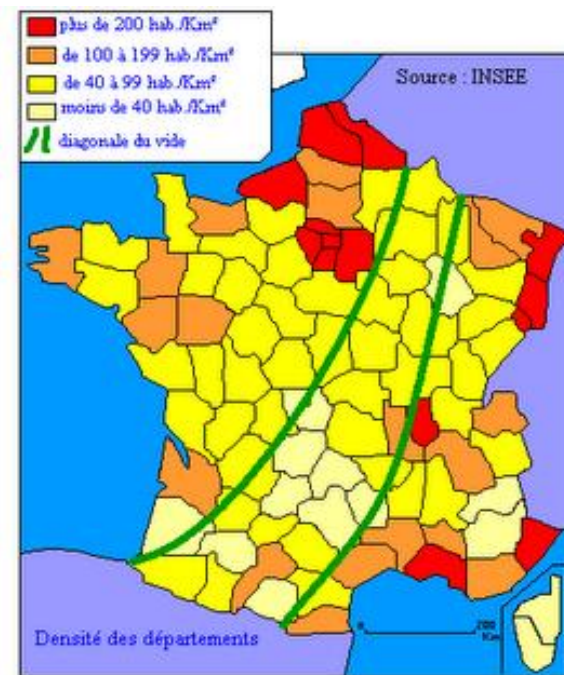


On observe sur la présente carte les différentes contraintes au développement de l'aéroport. Au nord-est la ville (en gris) et au sud-ouest la zone Natura 200° (Délimitée en rouge).

Annexe 2 : Prix du pied carré linéaire en fonction de la surface construite.
Source : Florida Department Of Transport

Commercial (8,000 to 13,000 foot runway, typical length: 13,000 ft. 22" depth: 16" Portland Cement Concrete + 6" Econocrete (P-306) sub base. Includes paved shoulders and blast pavement.)	
Runway Construction (New, 100' width)	\$2,420 per linear foot
Taxiway Construction (New)	\$31 per square foot
Ramp/Apron Construction (New)	\$31 per square foot
Terminal Structure (New)	\$275 per square foot
Slab Replacement (Standard 12.5' x 20' slab)	\$4,950 per slab

Annexe 3 : Source : INSEE



Etude des densités de population sur le territoire français, 2007

Annexe 4 : Exemple de programmation des vols (schedule)

	Monday																								
	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
AC333-271#4 52													HEL												
AC333-271#5 135														HEL											
AC333-271#6 109															HEL										
AC333-271#7 100																									
AC343-269#1 143																									
AC343-269#2 140																									
AC343-269#3 134																									
AC343-269#4 116																									
AC343-269#5 83																									
AC752-219#5 12																									
AC752-219#6 84																									

Legend: Not assigned flights

Monday

Détail des vols effectués le lundi par une compagnie aérienne qui opère 10 aéronefs. On observe les horaires, les vides qui pourront être utilisés pour des vols charter, et les aéroports de départ et de destination.

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE	4
TABLE DES ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES	5
INTRODUCTION	7
PARTIE I – LA PLACE DE L’AFFRETEMENT D’AERONEFS DANS LE TRANSPORT AERIEN	12
TITRE I – ETAT DES LIEUX DU TRANSPORT AERIEN	12
CHAPITRE I – LES LIMITES TENANT AUX INFRASTRUCTURES ET A LA REGLEMENTATION	12
SECTION I – Les limites liées aux infrastructures, conciliation entre topographie et avancée technologique	12
§ 1 – Les limites naturelles et environnementales	13
§ 2 – Les limites quant au financement des infrastructures	14
SECTION II – L’encadrement juridique stricte de la matière aéronautique : une entrave au développement incontrôlé du secteur	15
§ 1 – Les minimas nécessaires à l’exploitation d’une activité aérienne côté aéroport	16
§ 2 – Le mille-feuille législatif, entre volonté de développement et obligation de protectionnisme	17
CHAPITRE II – CHOIX ECONOMIQUES ET MUTATIONS SOCIETALES : IMPACT SUR LE TRANSPORT AERIEN	18
SECTION I – L’ouverture des lignes aériennes régulières, un choix de raison	19
§ 1 – La réalité des chiffres et la limite numéraire	19
§ 2 – La question de rentabilité	21
SECTION II – La modification en profondeur des structures de la société	22
§ 1 – Les évolutions de la mobilité : entre envie et besoin de voyager	23
§ 2 – Le voyage, facteur d’intégration des entreprises dans un environnement globalisé	23
TITRE II – LE RECOURS A L’AFFRETEMENT, ANALYSE DES AVANTAGES PRATIQUES ET ECONOMIQUES	24
CHAPITRE I – LE MAITRE MOT DU VOL CHARTER : LA FLEXIBILITE	25
SECTION I – Le choix des paramètres du vol, une vision souple du transport aérien	25
§ 1 – La question des horaires	25
§ 2 – Lieux de départ et de destination, des possibilités quasiment illimitées	27
SECTION II – Personnalisation et confidentialité, des arguments forts	27
§ 1 – Une grande liberté de prestations	28
§ 2 – L’avantage de la confidentialité	29
CHAPITRE II – L’AFFRETEMENT : UNE OPERATION ECONOMIQUE FRUCTUEUSE	30
SECTION I – Un risque mesuré du point de vue des compagnies aériennes	30
§ 1 – La difficulté de gestion des allotements pour les compagnies régulières	30
§ 2 – Couverture des frais d’exploitation par le fréteur et transfert du risque financier	31
SECTION II – DES AVANTAGES QUANTIFIABLES POUR LES PASSAGERS	33
§ 1 – Simplicité et proximité	33
§ 2 – L’affrètement aérien, approche par le prix payé par l’usager	34

PARTIE II – EFFETS DE L’ACCROISSEMENT DES VOLS CHARTERS	36
TITRE I – L’IMPACT REGIONAL	36
CHAPITRE I – LES RETOMBÉES ECONOMIQUES DIRECTES	36
SECTION I – Le développement économique de l’aéroport côté piste	36
§ 1 – Les services aéroportuaires	37
§ 2 – Les services d’assistance aéroportuaire (handling)	38
SECTION II – Les services immédiatement liés au vol (coté ville)	39
§ 1 – Les services de transport en pré et post acheminement	40
§ 2 – L’évolution profonde des aéroports avec le développement des commerces intégrés	41
CHAPITRE II – L’IMPACT ECONOMIQUE INDIRECT ET L’IMPACT INDUIT	42
SECTION I – Le renforcement de l’activité autour des commerces et industries locales	42
§ 1 – Le circuit de l’argent	42
§ 2 – Phénomène de captation de la zone de chalandise des grandes structures par les petits aéroports provinciaux	44
SECTION II – Les aéroports provinciaux, un outil au service du polycentrisme territorial	45
§ 1 – La décentralisation des industries et pôles économiques à haut rendement en dehors de la région parisienne.	45
§ 2 – La taxation au profit des organes d’Etat	47
TITRE II – LES CONSEQUENCES POUR LES COMPAGNIES AERIENNES	48
CHAPITRE I – LES VOLS CHARTER, DISPOSITIF D’OPTIMISATION POUR LES COMPAGNIES CLASSIQUES	48
SECTION I – Un laboratoire pour a mise en place des vols réguliers	48
§ 1 – Un outil pour les services de route management	49
§ 2 – Une limitation de risque par une limitation d’engagements	50
SECTION II – Une réponse en adéquation avec la structure des compagnies aériennes	51
§ 1 – Le déclin de l’activité exclusive de compagnie charter	51
§ 2 – L’affrètement un complément de revenu non négligeable pour les compagnies aériennes classiques	53
CHAPITRE II – EFFETS NEGATIFS ET AVENIR DES VOLS AFFRETES	54
SECTION I – Le détournement de passagers au regard des compagnies régulières classiques	54
§ 1 – Le détournement de passagers	54
§ 2 – Un effet neutre sur le marché des Low Cost (LCC)	55
SECTION II – Le courtier aérien, élément moteur du développement des vols charters	56
§ 1 – Le broker un intermédiaire de choix entre client et opérateur	56
§ 2 – Compétitivité prix et amélioration du service : destruction des situations de monopole et mise en concurrence	58
CONCLUSION	59
BIBLIOGRAPHIE	61
ANNEXES	66
TABLE DES MATIERES	68

RESUME

La loi de transfert des aéroports de 2004 a été un véritable tsunami pour les collectivités territoriales qui se sont vu attribuer la direction des aéroports.

Ce mémoire a pour ambition de démontrer que le recours aux vols affrétés est une opportunité, pour les petits aéroports provinciaux, de développement économique territorial.

La première partie aura pour objectif de faire un rapide état-des lieux du transport aérien afin de pouvoir situer le marché des vols à la demande dans le transport aérien régional. Puis dans une deuxième partie, il s'agira de montrer l'impact économique des vols affrétés sur le territoire français.

Mots-Clés : affrètement, aérien, développement territorial,

SUMMARY

The law that permits to transfer ownership and management of airports from the government to territorial communities has been a tsunami for local authorities.

The purpose of this thesis is to demonstrate that the use of charter flights is an opportunity for small provincial airports and for the territorial economic development.

The first part will aim to make a rapid inventory of air transport. Then we will focus on charter flights market and its position in air service in general. After this analysis, in a second part, we will show the economic impact of charter flights on French territory.

Key-Words: charter, air services, territorial growth