



UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS

INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE DU TRANSPORT AÉRIEN  
(IFURTA)

# L'ESSOR DE L'AVIATION D'AFFAIRES GESTION ET TRAITEMENT SUR LES PETITES ESCALES AEROPORTUAIRES FRANCAISES

Mémoire pour l'obtention du Master 2 « *Droit et Management du transport aérien* »

Par Emma BARBE

Sous la direction de Madame Julie LABORDE DIT BOURIAT

*Année universitaire 2022-2023*

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE  
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE  
PÔLE TRANSPORTS  
INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE DU TRANSPORT AÉRIEN  
(IFURTA)

**L'ESSOR DE L'AVIATION D'AFFAIRES  
GESTION ET TRAITEMENT SUR LES PETITES ESCALES  
AEROPORTUAIRES FRANCAISES**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 « *Droit et Management du transport aérien* »

Par Emma BARBE

Sous la direction de Madame Julie LABORDE DIT BOURIAT

*Année universitaire 2022-2023*



## REMERCIEMENTS

Premièrement, j'adresse mes sincères remerciements à toutes les équipes pédagogiques qui ont marqué mon parcours scolaire durant cinq années. Un merci tout particulier aux encadrants de la licence Management des Services Aériens qui permet aux passionnés de l'aviation de s'intégrer dès la troisième année dans ce milieu si fascinant. Un immense merci à l'IFURTA qui a clôturé ma dernière année d'étude captivante aux côtés d'intervenants qui ont partagé leur savoir avec une grande passion.

Un grand merci à Madame Julie LABORDE DIT BOURIAT, directrice de ce mémoire mais aussi co-directrice de l'IFURTA. Merci pour l'encadrement, le soutien, l'écoute et les conseils précieux que vous apportez aux étudiants.

Merci également à toutes les entreprises qui m'ont accueillie lors de mes études afin de me permettre d'apprendre et de me former. Ainsi, merci à l'aéroport de Biarritz de m'avoir accueillie en 2017 puis de m'avoir laissée revenir et évoluer en 2022 au sein d'une structure qui a profondément marqué ma vie professionnelle. Merci à l'aéroport de Nice, pour les expériences exceptionnelles vécues en 2020 et 2021 aux côtés de personnes bienveillantes qui m'ont transmis des savoirs inestimables. Merci à AviaPartner Montpellier de m'avoir encadrée cette année. Merci à ces entreprises de laisser la chance à des jeunes étudiants de découvrir les différents métiers de l'aviation au cours de leurs études.

Je remercie en suivant les trois professionnels interrogés dans le cadre de ce mémoire pour le temps accordé et le partage sincère de leurs ressentis.

Enfin, merci à toutes les personnes qui ont accompagné mon parcours et ont contribué de près ou de loin à élaborer ce mémoire. Merci d'avoir rendu ces années inoubliables et pleines d'apprentissages.

## TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 : Entretien avec le Directeur de la Business Unit Aviation Générale et Développement externe du groupe Aéroports de la Côte d'Azur

Annexe 2 : Entretien avec un agent des opérations aériennes dans l'aviation privée à l'aéroport Nice Côte d'Azur

Annexe 3 : Entretien avec le responsable de l'Aviation Générale AviaVIP à l'Aéroport Montpellier Méditerranée

Annexe 4 : Business Aviation Commitment on Climate Change

Annexe 5 : Proposition de loi visant à interdire les jets privés, numéro 885, Assemblée Nationale le 20 Février 2023

## GLOSSAIRE

ACA : Aéroports de la Côte d'Azur

ACI : Airports Council International

AOC : Air Operator Certificate

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

EBAA : European Business Aviation Association

FAA : Federal Aviation Administration

FBO : Fixed Base Operator

GAMA : General Aviation Manufacturers Association

IATA : International Air Transport Association

LFMN/ NCE : Aéroport Nice Côte d'Azur

LFMT/ MPL : Aéroport Montpellier Méditerranée

LFPB : Aéroport Paris le Bourget

NBAA : National Business Aviation Association

OACI : Organisation de l'aviation Civile Internationale

UAF : Union des Aéroports Français

# SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
Partie 1 : Evolution et enjeux de l'aviation d'affaires	14
Chapitre 1 : Etat des lieux de l'aviation d'affaires	14
I.1 Historique du secteur	14
I.2 Le trafic français	20
I.3 Particularités du milieu	27
Chapitre 2 : Essor mondial du secteur et la gestion française	33
II. 1 Essor de l'activité	33
II.2 Gestion et nouvelles ambitions des aéroports	41
II. 3 Traitement des vols d'affaires : le cas des grandes escales	48
Partie 2 : Les petites plateformes aéroportuaires	53
Chapitre 1 : Les aéroports et leurs stratégies	53
I.1 Double activité et fonctionnement des petites escales	53
I.2 Polyvalence des employés	58
I.3 Forces des petites escales	62
Chapitre 2 : Adaptation à la hausse du trafic	68
II.1 Les limites de l'infrastructure	68
II. 2 Contraintes environnementales	71
II.3 Les menaces réglementaires	76
CONCLUSION	84
BIBLIOGRAPHIE	87
ANNEXES	95
TABLE DES MATIÈRES	140

## INTRODUCTION

L'aviation d'affaires est un secteur très particulier source de questionnements pour l'opinion publique et encore un milieu très mystérieux. Si l'activité existe depuis maintenant plus d'une centaine d'années, elle a connu des périodes de croissance suivies de crises à plusieurs reprises pour enfin arriver à son apogée après la crise sanitaire qui a touché le monde entier en 2020. En effet, à la sortie d'une période marquante pour l'aviation, marquée d'un arrêt total des activités qui n'était jamais arrivé auparavant même dans les périodes les plus impactantes, l'aviation d'affaires a battu ses records en termes de mouvements. Pour autant, le secteur était marqué par une croissance depuis un moment. Mais à quoi cet essor est-il lié ?

De l'autre côté, les aéroports tentent de suivre le rythme et d'absorber tout ce trafic. Si les grandes escales aéroportuaires sont préparées et en capacité d'accueillir tout ce flux, cela s'avère plus complexe pour les petites plateformes aéroportuaires qui essayent de répondre à la demande avec leurs moyens. La France, premier marché européen en termes de mouvements d'avions d'affaires est plus que jamais confrontée à cette hausse du trafic et à la nécessité d'adaptation pour les petits aéroports. Sur le territoire, les escales de Paris Le Bourget et Nice Côte d'Azur absorbent une très grande partie du trafic d'affaires mais les petits aéroports ne sont pas en reste pour autant. En effet, « *on ne prend pas un avion d'affaires pour prendre un avion d'affaires* »<sup>1</sup> comme l'exprime le directeur de la Business Unit Aviation Générale des Aéroports de la Côte d'Azur. Ainsi l'aviation d'affaires répond aussi à des besoins géographiques qui impactent directement les petites structures. Depuis plusieurs années, elles voient donc leur trafic monter et certaines prennent à cœur de développer ce segment. Mais comment gèrent-elles cette hausse de l'activité ?

Tout d'abord, l'étude nécessite une compréhension stricte et précise de l'aviation d'affaires.

---

<sup>1</sup> Entretien avec le Directeur de la Business Unit Aviation Générale et Développement externe du groupe Aéroports de la Côte d'Azur, page 98

Dans le domaine de l'aérien, deux types d'activités existent : l'aviation commerciale et l'aviation générale.

L'aviation commerciale est définie par le Larousse comme étant « *l'ensemble des avions, des installations et du personnel employé au transport des voyageurs et des marchandises* ». En fait, l'aviation commerciale dans sa globalité est celle comprenant le transport de passagers sur des lignes régulières et commerciales avec des compagnies aériennes spécifiques.

L'aviation générale trouve elle aussi sa plus simple signification dans le Larousse qui définit l'activité comme étant « *toute forme d'aviation qui n'est ni militaire ni commerciale* ». Par ailleurs, une définition large présentée par la GAMA<sup>2</sup> me semble extrêmement pertinente pour désigner l'aviation générale « *l'ensemble des activités aéronautiques en dehors des branches militaires et commerciales. L'aviation générale englobe de nombreux appareils, depuis les biplaces d'entraînement jusqu'aux hélicoptères en passant par les jets privés intercontinentaux* ». Celle-ci évoque les types d'avions utilisés par ce secteur ce qui nous permet ainsi de mieux cerner l'activité.

D'un point de vue international et juridique, L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI ou ICAO en anglais pour « *International Civil Aviation Organization* ») donne quant à elle une définition plus large et plus précise de l'aviation générale qu'elle caractérise comme « *les activités de l'aviation civile autres que les services aériens réguliers et les transports aériens non réguliers effectués contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location* ».<sup>3</sup> De plus, l'organisation évoque les différents vols que comprend l'aviation générale « *vols d'instruction, vols d'affaires, vols d'agrément, travail aérien et autres vols* ». Dès lors, on entend par vols d'instruction les vols d'apprentissage des futurs pilotes avec leurs instructeurs ; les vols d'agrément sont ceux soumis à l'approbation d'une autorité. Les vols de travail aérien sont ceux qui comprennent les vols de surveillance des frontières, de lutte contre les incendies, l'épandage agricole.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> General Aviation Manufacturers Association

<sup>3</sup> Organisation de l'Aviation Civile Internationale, note de travail 2009

<sup>4</sup> Définition du Ministère de la transition Ecologique

Concernant notre étude, celle-ci abordera exclusivement un segment de l'aviation générale qui est l'aviation d'affaires. Les vols d'affaires sont eux définis par la Direction Générale de l'Aviation Civile comme « *les déplacements, le plus souvent à caractère professionnel, organisés par des entreprises ou des particuliers qui utilisent les avions comme un outil de travail dans leurs affaires* »<sup>5</sup>. L'aviation d'affaires est donc caractérisée par son aspect « *business* » et les déplacements professionnels que cela comprend. Pour autant, il convient de préciser que l'on peut ajouter dans les vols d'affaires des vols à caractère touristique qui comprennent des vols de déplacements familiaux, des vols ayant pour but de rejoindre des évènements internationaux, des vols simplement privés et confidentiels. L'aviation d'affaires n'est en revanche ni militaire, ni sanitaire, ni de travail aérien, ni de transport commercial sur les lignes régulières opérées par des compagnies aériennes commerciales.

D'un point de vue juridique, l'aviation d'affaires comprend des vols sous deux statuts différents.

Un vol d'affaires peut être sous statut commercial, c'est à dire qu'il y a achat d'une prestation et un opérateur. Ce sont la majorité des vols en jets privés. Le vol d'affaires peut être aussi sous statut entièrement privé, cela implique que l'avion appartienne à une entité privée comme un particulier ou une entreprise et qu'il vole directement pour des besoins personnels.

L'étude porte donc sur la gestion et le traitement de ces vols d'affaires (sous statut commercial et privé) sur les petites escales aéroportuaires françaises face à l'essor de l'activité.

Un aéroport est lui défini dans le Larousse comme « *Installation destinée au trafic aérien public, permettant la réception et l'envol des aéronefs, assurant leur entretien, leur service et leur garage ainsi que l'embarquement et le débarquement des passagers et des*

---

<sup>5</sup> DGAC, « *Situation, Enjeux et perspectives de l'aviation d'affaires* », janvier 2007

*marchandises* ». Ici nous parlerons majoritairement des petits aéroports, soit ceux recevant peu de flux de jets privés à l'année.

Ces escales font face à diverses problématiques depuis quelques années, notamment car elles n'étaient simplement pas préparées à cette hausse de trafic. Ainsi, la plupart sont dimensionnées et organisées pour accueillir du trafic commercial. Dès lors, l'activité d'affaires est souvent délaissée et mise au second plan. Cela s'observe dans la manière de traiter les vols d'affaires souvent en utilisant la polyvalence des employés, qui certes a ses avantages mais comporte aussi ses limites.

En revanche, certaines petites escales ont vu l'opportunité que présentait l'aviation d'affaires pour leurs aéroports et ont donc revu leurs stratégies. De la création d'un FBO à la restructuration de l'escale en passant par la réadaptation des structures, plusieurs escales n'ont pas hésité à changer leurs habitudes pour s'adapter à ce segment.

Pour autant, l'imprévisibilité du trafic d'affaires et les nouveaux enjeux du milieu notamment environnementaux et réglementaires sont de véritables menaces pour les petites plateformes. L'avenir incertain de l'activité retient parfois les envies de développement de certaines plateformes et limite leurs ambitions. De plus, les petites escales qui tentent de traiter ce trafic se heurtent à de nombreuses limites qui peuvent aussi bien être financières impactant les embauches et la qualité des services à l'avion, que structurelles avec l'impossibilité d'accueillir tous les aéronefs.

### Méthodes de recherches

Cette étude a été menée dans une démarche exploratoire, c'est-à-dire sur la base d'une construction théorique. Ce mémoire trouve ses sources dans des ouvrages spécifiques et scientifiques, des articles publiés par des professionnels du milieu comme Air Journal, Journal de l'Aviation, Air et Cosmos et des articles de site internet tels que PrivateFly et AéroAffaires. Des rapports publiés par des institutions françaises ont été utilisés comme l'Union des Aéroports Français (UAF), la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et

ceux d'associations et institutions étrangères telles que European Business Association Aviation (EBAA), la General Aviation Manufacturers Association (GAMA), l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'International Air Transport Association (IATA), la Federation Aviation Administration (FAA)...Enfin, des sites de compagnies aériennes privées ont été consultés (Netjets, Vistajet, VallJet...) et ceux d'assistants en escale (Sky Valet, AviaVip, Signature Flight Support...).

Ce mémoire est aussi complété par les apprentissages de cinq années d'études passionnantes dans le secteur de l'aérien. La licence spécialisée dans l'aviation proposée en troisième année par l'Université d'Angers m'a permis de découvrir de manière globale tout le secteur aérien et aéronautique. La qualité des intervenants et la pertinence de tous les cours dispensés ont fortement contribué à l'écriture de ce mémoire de dernière année. Les deux années de Master, notamment le Master 2 Droit et Management du Transport Aérien dispensé à l'Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien m'a apporté les derniers éléments manquants en m'en apprenant sur la réglementation mondiale et française de l'activité aérienne. Cela toujours en compagnie d'intervenants extrêmement passionnants et proposant des cours d'une qualité extraordinaire. De nombreux éléments de cette étude sont donc tirés de ces années et prennent leurs sources du partage des professionnels du secteur.

Puis ce mémoire est composé de connaissances personnelles apportées par mes expériences au sein des aéroports de Biarritz, Nice et Montpellier. Ma première expérience professionnelle en 2017 à l'aéroport de Biarritz en tant qu'agent d'escale m'a ouvert les portes du milieu si dynamique et passionnant qu'est l'aérien. Puis, mon poste d'agent des opérations aériennes dans l'aviation d'affaires à Nice durant deux années consécutives est aujourd'hui dans une partie de cet écrit. En effet, il a été un excellent support pour appréhender la gestion de l'aviation d'affaires sur les grandes escales. La différence de traitement des vols privés observée à l'aéroport Montpellier Méditerranée lors de cette alternance de cinquième année, m'a permis de trouver ce sujet qui me passionne et d'en extraire les problématiques, enjeux, avantages et conséquences. Les différentes observations sur le terrain et discussions avec des collègues et désormais

amis d'autres aéroports m'ont menée à construire cette réflexion également. Cette étude est donc aussi argumentée d'observations et d'échanges informels partagés durant toute la durée de mon parcours scolaire et professionnel.

Enfin, une méthodologie qualitative afin de comprendre le phénomène dans son entièreté et explorer au mieux les aspects que nous souhaitons approfondir a été utilisée par le biais d'entretiens avec des professionnels. Le choix du qualitatif vise, par des entretiens semi-directifs, à relever les enjeux du sujet. L'objectif ici était d'analyser différents points de vue sur le traitement des vols privés sur les petites plateformes, notamment depuis l'essor du secteur. Les données recueillies ont donc été construites d'abord autour d'un brainstorming permettant de reprendre tous les thèmes qu'il fallait aborder. Par la suite, un guide d'entretien exploratoire a été réalisé, et a été adapté à la personne interrogée, en fonction de son poste ou encore de son expérience passée. Ainsi l'entretien se compose d'une introduction présentant l'étude réalisée et ses objectifs puis une phase de présentation générale de l'intéressé qui reprend son expérience, son poste et ses missions actuelles. Puis, les thèmes principaux sont abordés avant de terminer sur des remerciements et une conclusion. Les données récoltées de ces entretiens ont été analysées manuellement car selon moi, cela permet d'étudier en profondeur et avec attention les propos des interviewés en faisant ressortir des idées complètes et profondes.

Ainsi, trois entretiens ont été réalisés, venant de professionnels de postes différents et d'horizons hétéroclites pourtant confrontés à ce fonctionnement au quotidien. Le premier entretien a été réalisé avec le directeur de la Business Unit Aviation Générale et Développement externe du groupe Aéroports de la Côte d'Azur, sous forme d'entretien téléphonique. Sa vision globale du secteur, ses connaissances très pointues et très pertinentes ont permis de comprendre et travailler sur le sujet de l'essor du milieu et la réaction des petites escales face aux difficultés que cela leur impose. Dans un second temps, un entretien a été réalisé avec un agent des opérations aériennes de l'aéroport de Nice Côte d'Azur sous forme de trame écrite à compléter. Les apports ont été nombreux, notamment en termes d'explication du fonctionnement d'une escale importante comme

Nice avec la forte distinction des services. Enfin, un dernier entretien a été réalisé avec le responsable de l'aviation générale de l'aéroport de Montpellier Méditerranée. Les enjeux ici étaient de déceler les différences entre le traitement des vols privés sur les grandes plateformes et les plus petites comme Montpellier. Ainsi cela a permis de mettre en avant les avantages et limites de ces structures et les nouvelles difficultés de l'activité depuis quelques années.

La problématique de ce mémoire de recherche est donc la suivante :

### **Face à l'essor de l'aviation d'affaires, quels enjeux et contraintes pour les petites escales aéroportuaires françaises ?**

Ce mémoire se présente en deux parties.

La première partie aborde globalement l'évolution et les enjeux de l'aviation d'affaires. Elle reprend l'état des lieux du secteur en rappelant son histoire, mais surtout en s'arrêtant sur l'aspect global du trafic d'affaires français et les spécificités du milieu. Dans un second temps, l'essor de l'activité est étudié ainsi que la réaction des aéroports face à cette hausse. Le traitement des vols d'affaires sur les grandes escales aéroportuaires est analysé afin d'en faire ressortir les différences avec les petites escales par la suite.

La seconde partie évoque la stratégie des petites escales aéroportuaires en relevant et approfondissant leur fonctionnement face à l'activité d'affaires. Par la suite, leurs forces seront mises en évidence avant d'évoquer leurs limites qui peuvent être de sources diverses. Enfin les menaces extérieures pour le milieu de l'aviation d'affaires et particulièrement pour le futur du segment sur les petites escales aéroportuaires seront retracées.

Ce mémoire se clôture par une conclusion du sujet.

## Partie 1 : Evolution et enjeux de l'aviation d'affaires

# Chapitre 1 : Etat des lieux de l'aviation d'affaires

## I.1 Historique du secteur

L'aviation d'affaires est un secteur très particulier et peu connu. En effet, là où la majorité des populations connaissent l'aviation commerciale qui est marquée par son accessibilité à un grand nombre, l'aviation privée se fait plus discrète et mystérieuse. Son histoire et sa flotte restent souvent méconnues du grand public.

### a. Le début de l'aviation d'affaires

L'aviation d'affaires débute dans les années 1920<sup>6</sup>, au moment où les tous premiers avions qui servaient d'ores et déjà aux lignes commerciales commencent à faire voyager des passagers dans un but d'affaires spécifiquement via des besoins de déplacements d'entreprises. Mais les avions sont à l'époque encore à hélices et peu adaptés aux besoins qui commencent à se détacher.

L'aviation d'affaires pure prend son ampleur après les deux guerres mondiales, poussée par la disponibilité des appareils militaires à la suite de l'abandon des combats mais surtout grâce à la maturité atteinte sur l'utilisation des avions à réaction dans les années 1950.

C'est ainsi qu'en 1960, le tout premier avion d'affaires fait son apparition : le Lockheed Jetstar du constructeur américain Lockheed. L'avion est conçu spécifiquement pour le segment de marché de la clientèle affaire qui apparaît. Il est suivi par la sortie du North American Sabreliner, de la North American Aviation. Ces deux avions vont se

---

<sup>6</sup> Partie construite en appui sur le cours « *Histoire de l'aviation et aéronautique* », licence management des services aérien, professeur d'aéronautique à l'ENAC, 2019

différencier de leurs prédécesseurs et transporter des petits groupes de passagers ayant pour but de voyager pour le « business », mais aussi des passagers haute contribution souhaitant la privatisation de leur moyen de déplacement. L'intérieur des avions est luxueux mais surtout réservé à une certaine clientèle. C'est particulièrement aux Etats-Unis que cette nouveauté prend de l'ampleur mais pour autant ces deux appareils se heurtent après quelques années à un échec commercial notamment en raison de l'arrivée de nouveaux concurrents.

En 1963, Charles Lindbergh<sup>7</sup>, grand précurseur de l'aviation ayant réalisé un vol seul sans escale entre New York et Paris en 1927 à bord du « *Spirit of Saint Louis* » se rend chez le constructeur français Dassault. L'entreprise travaille depuis plusieurs années sur un projet et voit en la venue de Lindbergh une vraie opportunité de développement, notamment car l'aviateur vient rendre visite pour le compte de la célèbre compagnie américaine Pan Am. C'est ainsi que Dassault présente le 4 mai 1963 devant la délégation de la Pan Am : le Mystère 20. L'avion est moderne et semble particulièrement bien répondre aux demandes du marché de l'époque. Lindbergh aurait même prononcé la fameuse phrase « *I've found our bird* »<sup>8</sup> au directeur de la Pan Am. La compagnie américaine décide donc d'acheter quarante avions et cent vingt options qui seront toutes livrées. L'avion est renommé par la même occasion par les américains le « *Falcon* » diminutif de « *Fan Jet Falcon* ».

Cet achat marque profondément le début de l'aviation d'affaires dans le monde puisqu'encore aujourd'hui, le Falcon est un avion mythique du secteur et très fortement utilisé par les voyageurs.

Voyant le travail se faire de l'autre côté de l'atlantique, le constructeur américain LearJet décide lui aussi de se lancer sur le marché. Il pense un petit avion pouvant accueillir six à huit passagers sur la base d'un avion qu'ils avaient déjà créé pour l'armée suisse. Le Learjet 23 voit le jour dans les mêmes années. Des versions améliorées ne cesseront de se proposer à la vente laissant ainsi place à quatorze versions de l'avion

---

<sup>7</sup> Site internet Dassault Aviation

<sup>8</sup> Traduction libre : « *J'ai trouvé notre oiseau* », biographie de Charles Lindbergh

comme les Learjet 24/25 puis plus tard 35/55/60 lorsque la société sera rachetée par le constructeur canadien Bombardier.

Toujours aux Etats-Unis dans les années 1970, le constructeur Cessna lance son premier avion de la gamme « *Citation* » avec le FanJet 500. Un avion qu'ils ne cesseront d'améliorer au fil du temps pour arriver sur des modèles précis et extrêmement rapides.

L'aviation d'affaires connaît alors un immense succès, particulièrement sur le sol américain avec les deux avions phares le Falcon 20 et le Learjet 23.

Ainsi le constructeur américain Gulfstream n'hésite plus à travailler sur le développement d'avions d'affaires durant ces mêmes années. Leur Gulfstream I était déjà sur le marché mais moins performant que ceux des concurrents, celui-ci se rapprochait plus des anciens modèles comme le Lockheed Jetstar ou le North American Sabreliner. C'est pourquoi l'entreprise lance son nouvel avion : le Gulfstream II. Un appareil bien plus adéquat, plus grand et adapté aux nouvelles demandes de l'époque.

Dans les années qui suivent, le voyage d'affaires se développe de plus en plus. Les avions existants permettent d'avoir de bons remplissages mais aussi de se poser facilement sur tous les types d'aéroports, notamment les plus petites escales qui ne sont, à l'époque, pas desservies par les grandes compagnies commerciales. Puis, bien que le Gulfstream II permette de réaliser des vols plus longs reliant par exemple les deux côtes américaines, les autres constructeurs d'avions commencent à envisager la création d'appareils plus importants pour relier des points plus éloignés.

#### b. La traversée des océans

C'est ainsi que Dassault, concentré depuis quelques temps sur l'aviation militaire décide de créer un nouvel avion plus grand, voyant le potentiel futur de l'aviation d'affaires. Ils sortent le tout premier avion tri réacteurs d'affaires en 1976 : le Falcon 50, étudié sur la

base du Falcon 20. Les trois réacteurs de l'avion passeront devant tous les autres avions d'affaires existants, puisqu'il permet la traversée de l'Atlantique. Le Falcon 900 suit de près la sortie du Falcon 50, créé pour l'accueil de quatorze passagers au lieu de huit.

Les américains ripostent avec deux Gulfstream plus améliorés, le IV et le V. Plus de passagers, plus d'autonomie et surtout concurrentiel face au constructeur français. Désormais les appareils peuvent traverser les océans, transporter du monde et répondre aux demandes hautement particulières des passagers d'affaires.

C'est ainsi que passent les années 1980, pourtant aussi associées à la crise économique. Le secteur de l'aérien est touché et le développement de nouveaux avions se débloque à l'approche des années 2000.

C'est l'entreprise Cessna qui va marquer les années suivantes en sortant le Citation X, aujourd'hui l'avion privé le plus rapide du monde et le Citation XLS qui devient le plus populaire et le plus vendu de la planète.

C'est aussi vers les années 2000 que les deux gros constructeurs mondiaux Airbus et Boeing commencent à créer des avions de lignes en version « business ». Boeing lance ses versions « *Boeing Business Jets* » ou « *BBJ* » avec premièrement le B737 puis plus tard avec le succès grandissant de l'activité des B777, B787 et même le B747 adapté en full business. Du côté français, Airbus lance sa gamme privée « *Aircraft Corporate Jetliner* » ou « *ACJ* » en commençant par la création du A319 privé puis de sept autres modèles : A318, A320, A321, A330, A340, A350 et même le A380.

### c. Nouveautés et tendances

Depuis, de nouveaux constructeurs ont fait leur apparition et se sont révélés être de bons concurrents face aux gros constructeurs bien installés comme Bombardier, Gulfstream et Dassault.

Parmi eux, le constructeur japonais Honda, aujourd'hui présent avec ses Honda Jets connus pour leur légèreté et petite taille permettant ainsi des déplacements rapides et pratiques. Également le concurrent suisse Pilatus qui s'impose avec ses jets turbo-propulsés réputés comme le PC-12 et le PC-24. L'italien Piaggio Aerospace, qui reste un ancien constructeur, est connu pour la mise en service de son Avanti P180 dans les années 2000, un des avions d'affaires le plus atypique dû à son fuselage en forme de « souris ». Embraer sort aussi en 2021 le Phenom 300, avion très utilisé de nos jours.

Aujourd'hui, tous ces types d'avions volent et posent sur les aéroports du monde entier. En France, il est courant de voir des gros avions comme les Falcon 900LX ou Bombardier Global 7500 (l'un des plus imposant) sur les aéroports. En général ces avions arrivent de l'autre bout de la planète et posent plutôt sur des grandes escales comme Paris Le Bourget et Nice Côte d'Azur qui en accueillent très fréquemment. Pour autant, la tendance de la France en aviation d'affaires de nos jours est à l'utilisation des plus petits appareils comme les PC-12, Cessna Citation Mustang et Phenom 300.

#### Avions les plus utilisés en France en 2022

Top active aircraft (2022)	Segment	Departures	Arrivals	Totals
Pilatus PC-12	Turboprop	14,021	14,068	28,089 (+22 %)
Socata TBM 700	Turboprop	9,239	9,227	18,466 (+3 %)
Cessna Citation Mustang	Light Jet	8,016	8,013	16,029 (-6 %)
Embraer Phenom 300	Light Jet	7,666	7,667	15,333 (+20 %)
Cessna Citation Excel / XLS	Light Jet	6,613	6,624	13,237 (+22 %)

Source : EBAA, Country Profil France, 2022

#### d. Typologie des jets d'affaires aujourd'hui

Au cours des années, les constructeurs de jets d'affaires se sont donc multipliés. Aujourd'hui, la variété des avions d'affaires est très étendue et il est parfois complexe de les différencier.

Les avions privés peuvent se classer dans différentes catégories. Cela relève de leur capacité d'accueil et de leur envergure, mais aussi de leur type de moteur. Les jets privés sont en général classés selon ces catégories :

##### 1. Les hélicoptères

- Capacité : 1 à 8 sièges
  - Exemples de constructeurs et modèles  
Airbus Helicopters : H125, H135  
Bell Aircraft Corporation : Bell 429  
AgustaWestland : Leonardo AW 139

##### 2. Les Turbopropulseurs

- Capacité : 1 à 19 sièges
  - Exemples de constructeurs et modèles :  
Pilatus : PC-12  
Piaggio : Avanti P180  
Beechcraft : King Air

##### 3. Very Lights Jets et Light Jets

- Capacité: 1 à 7 sièges
  - Exemples de constructeurs et modèles :  
Embraer : Phenom 100 et 300  
Honda : Honda Jet  
Cessna : Mustang, Citation CJ2+/CJ3+/CJ4+  
Pilatus : PC24  
Bombardier : Learjet 35, Learjet 70

##### 4. Midsized

- Capacité: 8 à 10 sièges
  - Exemples de constructeurs et modèles :

Cessna : Citation XLS  
Embraer : Legacy 450/500,  
Dassault : Falcon 20/50  
Bombardier : Learjet 55/70, Challenger 350

#### 5. Heavy Jets

- Capacité : 10 à 16
  - Exemples de constructeurs et modèles :  
Dassault : Falcon 900X, 7X/8X  
Gulfstream : G450/650/800  
Bombardier : Global 5000 à 8000  
Embraer : Legacy 650

#### 6. Executive Airliners

- Capacité : 20 à 600
  - Exemples constructeurs et modèles  
Airbus : A319, A330  
Boeing : B737, B747

## 1.2 Le trafic français

La France est un pilier très important de l'aviation d'affaires car elle est impliquée dans son histoire depuis ses débuts notamment grâce à la puissance de Dassault. Mais elle est aussi une puissance mondiale en termes de trafic et représente 2,5% des vols mondiaux. Depuis des années, elle est le premier marché d'Europe<sup>9</sup> et détient 18% des mouvements européens.

### a. Le point global

Le trafic français est tout de même caractérisé par une très forte présence de l'aviation commerciale qui occupe la place la plus importante dans les répartitions de trafic.

---

<sup>9</sup> Site de l'EBAA

En termes de données pures concernant le secteur de l'aviation d'affaires<sup>10</sup>, la France comptait en 2021 un total de 243 000 mouvements, chiffres qui ont augmenté de toute évidence en 2022 pour passer à 258 222 mouvements. Une hausse totale attendue et prévue par les professionnels du secteur de 36% par rapport à l'avant covid en 2019. Alors qu'en 2019, la place de l'aviation d'affaires dans le trafic aérien français était estimée à 8%, aujourd'hui on place le chiffre aux alentours des 10% à 12%.

Au niveau des types de vols au départ et à l'arrivée sur le territoire, 4% sont internationaux, 46% sont effectués dans l'union européenne et 50% des vols sont intérieurs. Concernant les lignes les plus fréquemment effectuées, on retrouve en première place le Paris-Genève, puis Paris-Nice, Nice-Farnborough puis Nice-Genève.

Enfin, les mouvements d'affaires ont touché 288 aéroports français. Pour autant, la situation actuelle des aéroports français face au trafic d'affaires est inégale et cela est lié à plusieurs facteurs. Ainsi, le pourcentage du trafic d'affaires sur un aéroport va dépendre de :

- L'attractivité de la ville et de la région pour l'aspect d'affaire
- L'attractivité de la ville et de la région pour l'aspect touristique
- La capacité de l'infrastructure aéroportuaire à recevoir ce type de trafic
- La volonté de l'aéroport d'accueillir ce type de trafic
- La puissance économique de la zone aéroportuaire

#### b. Puissances des grandes escales aéroportuaires

Cf . Annexe 1

En France, le réseau est caractérisé par une grande particularité. Deux escales se distinguent très fortement du reste des aéroports français. Ce sont les aéroports de Paris Le Bourget (LFPB) et de Nice Côte d'Azur (LFMN).

---

<sup>10</sup> Chiffres tires de l'EBAA, "EBAA YearBook 2023", Europe, Country Profile

L'aéroport du Bourget a la particularité d'être totalement dédié à l'aviation d'affaires, ce qui lui offre la place du premier aéroport français dans son trafic affaires à l'année, mais aussi premier européen et quatrième mondial<sup>11</sup>. Il est ouvert tous les jours de la semaine et assure un service continu en plus d'avoir la possibilité d'accueillir tous les types d'avions d'affaires grâce à ses trois pistes.

L'aéroport de Nice comprend aussi les escales du Golfe de Saint Tropez et Cannes Mandelieu. Sur l'aéroport de Nice même, un terminal entier dédié à l'aviation d'affaires est présent tandis que les deux autres escales du groupe consacrent presque la totalité de leur trafic à l'aviation privée. Nice se place deuxième escale européenne en mouvements d'affaires et passe même devant Paris Le Bourget lors de la saison estivale. En 2019, la société Private Fly<sup>12</sup> a établi le classement des destinations les plus prisées par les jets d'affaires et a installé Nice en troisième position du classement mondial après New York et Londres.

Le trafic si important de ses deux escales est lié à divers aspects. Pour Paris Le Bourget, sa situation stratégique proche de Paris explique facilement sa grande part de trafic. Paris est en effet installée depuis plusieurs années en première position des villes les plus touristiques au monde. Elle attire donc une grande quantité de voyageurs de tous les horizons et toutes les classes sociales, comprenant donc les voyageurs aisés voyageant en jets privés. De plus, elle est reconnue mondialement pour sa puissance économique et son fort aspect d'affaire, une forte part des passagers posant au Bourget viennent donc aussi pour les affaires qu'ils ont à faire dans la capitale. Enfin l'aéroport étant entièrement dédié au trafic affaires, cela oblige les passagers à poser au Bourget et celui-ci concentre donc à lui seul presque tout le trafic privé parisien.

Concernant Nice, l'attrait touristique de la Côte d'Azur au niveau mondial est la première raison qui pousse les voyageurs d'affaires à venir. De plus, beaucoup ont une résidence secondaire dans la région pour profiter de la saison estivale. En deçà, la

---

<sup>11</sup> Site de Paris Aéroport, Paris Le Bourget

<sup>12</sup> PrivateFly, « Nice, première ville française dans notre classement des destinations les plus visitées en 2019 », 2019

région azurienne organise et concentre une forte activité événementielle qui attire les personnalités aisées. C'est alors que lors du Grand Prix de Monaco, du festival de Cannes et autres évènements le trafic d'affaires à Nice devient extrêmement puissant et intense, dépassant toutes les autres escales concurrentes. Le nombre de mouvements serait de l'ordre de 600 par jour durant ces évènements<sup>13</sup>. Le directeur de la Business Unit Aviation Générale et Développement externe du groupe Aéroports de la Côte d'Azur, appuie également dans son entretien sur l'aspect affaire qui est souvent sous-estimé à Nice. La ville accueille beaucoup de congrès et d'évènements pour en faire une destination importante pour les entreprises et leurs dirigeants. Enfin, elle est située à côté d'une principauté très aisée, Monaco, qui premièrement attire les voyageurs aisés mais est aussi dépourvue d'aéroport.

Mais qu'en est-il des autres escales aéroportuaires françaises face à cette domination des deux aéroports parisien et niçois ?

### c. Une inégale répartition du trafic

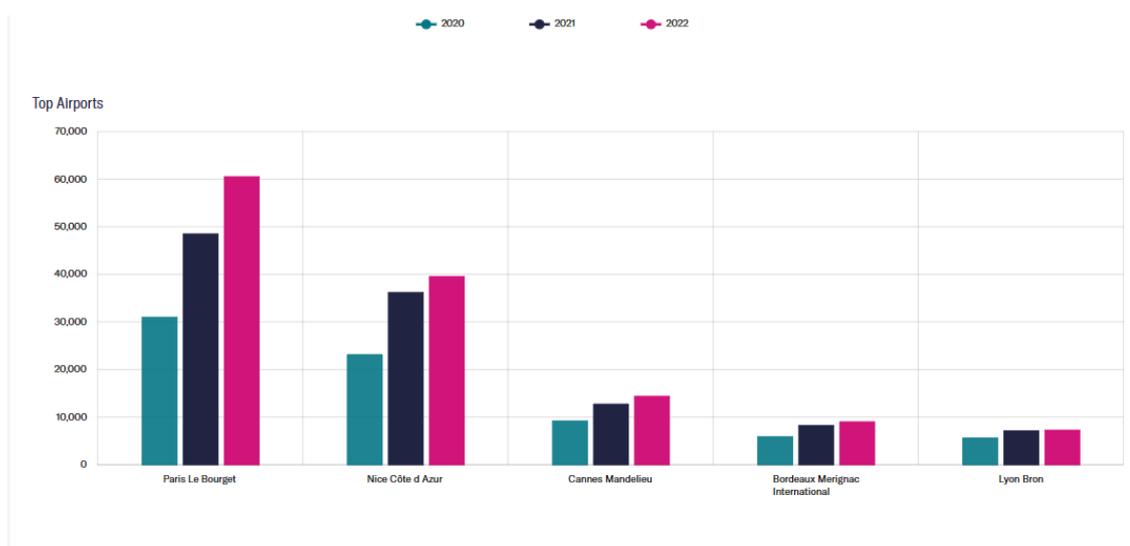
Les informations concernant le classement des aéroports français en termes de mouvements privés ne sont pas simples à obtenir. L'union des aéroports français (UAF) laisse à disposition les chiffres des mouvements privés mais ceux-ci sont ceux de l'aviation générale, ainsi les vols sanitaires et de travail aérien se trouvent compris dedans ce qui impacte la fiabilité des chiffres.

Cela dit, l'European Business Aviation Association (EBAA) établit chaque année une étude de l'aviation d'affaires des pays européens. Le profil de la France relève les cinq principaux aéroports en termes de mouvements privés. De toute évidence, Paris et Nice se trouvent loin devant les autres plateformes. En suivant, Cannes Mandelieu absorbe une grande partie du trafic, suivi de Bordeaux Mérignac et Lyon Bron. On observe que tous ont constaté une croissance du trafic affaires sur leur plateforme depuis 2020.

---

<sup>13</sup> Entretien avec un agent des opérations aériennes dans l'aviation privée à l'aéroport Nice Côte d'Azur, annexe 2

## Les cinq aéroports français les plus fréquentés en mouvements d'affaires depuis 2020



Source : EBAA, *Country Profil France, 2022*

Il est intéressant d'observer que les plateformes de Paris et Nice se placent loin devant tous nos aéroports, comme c'est le cas dans l'aviation commerciale. Pour autant les plateformes qui suivent en termes de mouvements de vols d'affaires ne sont pas les plus gros aéroports en mouvements commerciaux. Par conséquent, l'aéroport de Marseille Provence pourtant quatrième aéroport français en nombre de passagers<sup>14</sup>, n'apparaît pas dans les aéroports les plus puissants en trafic d'affaires par exemple.

A l'est de la France, les aéroports de Chambéry Savoie Mont Blanc, Annecy Mont-Blanc, Grenoble Alpes Isère, Clermont Ferrand Auvergne font face à un trafic très saisonnier. Cette fois-ci à la différence des aéroports de la côte méditerranéenne, ces plateformes sont très sollicitées lors de la saison hivernale par les sportifs et les personnes ayant une résidence secondaire dans les stations de ski. Ainsi, ces structures absorbent un trafic très puissant entre décembre et mars. Pour situer, les mouvements privés de l'aéroport de Chambéry sur une journée pleine en hiver peuvent s'approcher d'une centaine de mouvements<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Publication UAF, Résultats activités aéroports français, 2022, p11

<sup>15</sup> Données fournies par un agent de trafic de l'aéroport de Chambéry, saison 2021

Dans le sud-ouest, les plateformes de Biarritz Pays Basque, Tarbes Lourdes Pyrénées et Pau-Pyrénées ont un trafic qui augmente fortement l'été. Cependant, l'aéroport de Tarbes est un cas spécifique qui attire aussi l'hiver pour les montagnes et à l'année une certaine clientèle réalisant des déplacements religieux.

A Nantes-Atlantique, le trafic d'affaires est plutôt régulier. Les passagers d'affaires viennent dans la ville dynamique pour des raisons de « business » en premier lieu. Néanmoins, l'aéroport étant saturé du côté commercial et pas toujours organisé en avantage pour les passagers privés, certains voyageurs privilégient de poser sur les plateformes de Saint-Nazaire voire l'aéroport Pays d'Ancenis.

Plus au nord, l'aéroport de Deauville-Normandie concentre un trafic ressemblant à celui de l'aéroport de Biarritz avec un segment de clientèle toutefois différent. Deauville étant réputée pour ses centres équestres, haras et clubs équins, elle attire une clientèle très aisée de manière assez régulière sur l'année.

L'aéroport de Montpellier Méditerranée a vu son trafic d'affaires augmenter au fil des années également. Ceci est expliqué par l'implantation de diverses grosses entreprises dans la région et ainsi d'une grosse augmentation du capital industriel. L'attractivité de la ville de Montpellier est aussi davantage mise en avant depuis quelques années, attirant de plus en plus de personnalités aisées à venir visiter la région<sup>16</sup>.

Les aéroports de Saint Tropez et du Castellet sont deux petites plateformes importantes dans le secteur d'aviation d'affaires français. Elles accueillent seulement des vols d'affaires et bénéficient d'un trafic particulier également. L'aéroport du Castellet bénéficiait d'un très fort trafic lorsque se déroulait encore le Grand Prix du circuit Paul Ricard situé juste à côté de la piste d'atterrissage. L'aéroport a perdu presque 35% de son trafic<sup>17</sup> depuis que l'événement ne se produit plus sur ce circuit. Quant à l'aéroport de Saint-Tropez, il accueille des passagers très aisés notamment lors de la saison d'été en raison de la réputation de la ville très luxueuse. Sur cette escale, beaucoup de vols

---

<sup>16</sup> Echange sur la hausse du trafic affaires avec le chef d'escale adjoint AviaPartner de l'aéroport de Montpellier Méditerranée

<sup>17</sup> UAF, Analyse des statistiques de l'aéroport du Castellet

d'affaires sont des voyages de loisirs dont le trajet est effectué en jet privé. Saint-Tropez récupère aussi parfois une partie du trafic privé niçois lorsque l'aéroport est saturé.

Tableau comparatif des mouvements d'affaires entre les escales  
du Bourget, Nice et Montpellier

TRAFIC AFFAIRES	2017	2018	2019	2020	2021	2022
PARIS LE BOURGET <sup>18</sup>	55 166	57 295	54 656	33 926	51 834	63 780
NICE COTE D'AZUR <sup>19</sup>	50 367	50 929	49 426	35 889	53 732	59 217
MONTPELLIER MEDITERRANEE <sup>20</sup>	-	-	-	1000	1400	1700

La fracture entre les aéroports parisiens et niçois et les autres escales est extrêmement visible comme nous pouvons l'observer avec les chiffres des mouvements d'affaires sur ces aéroports et celui de Montpellier Méditerranée.

Le trafic français est inégalement réparti. Pour autant, comme vu précédemment, on estime en 2022 que l'aviation d'affaires en France a permis de desservir 288 aéroports. En conséquence, les autres escales françaises ont leur part de trafic qui n'est pas négligeable et une autre partie du trafic d'affaires existe : il se trouve sur les petites escales aéroportuaires. De plus, celles-ci ne cessent d'accueillir de plus en plus de trafic depuis plusieurs années. Mais alors comment font-elles pour gérer cela ?

---

<sup>18</sup> Données issues du site internet Union des Aéroports Français, statistiques annuelles

<sup>19</sup> Données issues des rapports annuels d'activité des Aéroports de la Côte d'Azur

<sup>20</sup> Données fournies et arrondies par le responsable Aviation Générale AviaPartner de l'aéroport de Montpellier Méditerranée

## 1.3 Particularités du milieu

L'aviation d'affaires est un secteur très particulier dont il est important de spécifier les caractéristiques afin de comprendre au mieux les enjeux du secteur.

### a. Les avions

L'aviation d'affaires est caractérisée premièrement par l'utilisation de ces avions. Et pour cause, ils ne ressemblent en rien aux grands avions commerciaux capables d'accueillir des centaines de passagers.

Ainsi, les particularités de ces avions vont être multiples.

La première va être l'avion lui-même, son design et sa capacité d'accueil. Là où les avions de lignes sont remarquables, imposants et accueillent énormément de passagers qui ne se connaissent pas pour aller vers une destination commune, l'avion d'affaires est souvent un petit avion qui regroupe des passagers en cercle restreint qui se connaissent. Le design de l'avion se distingue par son aspect extérieur souvent très propre et aux couleurs différentes des grandes compagnies aériennes commerciales. La taille de l'aéronef permet de remarquer la proximité que cela apporte dans l'avion car elle est liée à la petite envergure de l'aéronef et sa petite cabine.

Ensuite, les avions des vols privés sont aménagés d'une manière très particulière. Au-delà de la petite capacité d'accueil qui amène à une proximité et une connaissance entre les passagers, le jet privé n'est pas aménagé comme un avion de ligne. Ces avions sont arrangés de manière à apporter un confort maximum au passager. A l'intérieur le design est travaillé mais surtout le mobilier et les services sont très luxueux. Les matériaux utilisés à bord sont très onéreux, sélectionnés avec soin et sont souvent un mélange entre le cuir et le marbre comme le prônent les compagnies aériennes privées<sup>21</sup>. Sur les avions « *midsize* » (intermédiaires) ou « *heavy* » (lourd), les cabines

---

<sup>21</sup> Site internet de Netjets, confort des appareils

deviennent plus spacieuses et les sièges en cuir sont remplacés par des banquettes luxueuses transformables en lit pour les vols long-courriers.

Enfin le dernier point concernant les aéronefs privés est le nombre de personnel de bord. Les petits appareils comme les PC12 jusqu'au Phenom 300 parfois, ne possèdent pas de personnel navigant commercial. Pour les avions plus importants, il y a en général une hôtesse de l'air ou un steward ainsi que les deux pilotes. Concernant les avions de lignes privés, le nombre de membres d'équipages dépend de ce que souhaite la personne qui voyage.

#### b. Clientèle et leurs attentes

L'aviation privée est donc un domaine qui se distingue en premier lieu par ces aéronefs très spéciaux, mais l'un des autres aspects majeurs de ce milieu est sa clientèle. Les passagers des vols privés pour pouvoir s'offrir un tel service personnalisé, rapide et haut de gamme sont donc des clients particuliers puisque le prix de la prestation limite fortement l'accès de l'expérience à toutes les classes sociales.

Succinctement, les clients de l'aviation d'affaires sont<sup>22</sup> :

- des femmes et hommes d'affaires qui voyagent pour le compte de leur entreprise à des fins professionnelles
- des familles héritières et aisées depuis des décennies
- des sportifs de haut niveau (pilotes de formule 1, footballeurs, joueurs de rugby...)
- des acteurs/actrices, chanteurs/chanteuses et autres stars
- des entreprises pour des séminaires particuliers
- des particuliers ayant des résidences secondaires

La clientèle en aviation privée est donc particulière et par-delà, n'attend pas les mêmes services que la clientèle qui voyagent sur des vols commerciaux. Là où un passager sur

---

<sup>22</sup> Site internet Aeroaffaires « *Jet privé : quel est le profil de la clientèle ?* »

un avion commercial souhaitera prendre le service le moins cher et n'attendra que très peu des services annexes offerts, un passager d'avions privés en attendra bien plus.

C'est ici que les enjeux de l'assistance en escale et des compagnies aériennes apparaissent. Dans l'entretien réalisé avec un agent des opérations aériennes de l'aéroport de Nice, celui-ci s'exprime sur la clientèle : « *Il faut savoir répondre à leurs demandes très rapidement, s'adapter à chaque client et surtout proposer un service de qualité, car c'est ça qu'ils attendent.* »<sup>23</sup> Ainsi la clientèle se caractérise par sa particulière exigence. Les passagers attendent une qualité de service irréprochable, une rapidité de traitement et une forte réactivité du personnel vis-à-vis de leurs demandes. De même les clients souhaitent une flexibilité du service en passant par les vols privés ainsi que tout ce qui en découle comme la facilitation des procédures aériennes.

Tous les clients de l'aviation d'affaires ne sont en revanche pas des personnes extrêmement aisées et exigeantes. Le directeur de la Business Unit Aviation Générale des Aéroports de la Côte d'Azur précise dans notre entretien que la clientèle a évolué depuis quelques années. Après la crise du covid, certains voyageurs dans le cadre du travail ont dû prendre des avions privés pour répondre à leurs besoins de déplacements. Ces passagers peuvent être amenés à prendre un vol privé tout comme un vol commercial ce qui fait qu'ils ne seront pas dans l'attente absolue d'un vol très haut de gamme mais plutôt rapide et efficace.

### c. Le parcours passager

Lorsqu'un passager monte à bord d'un vol privé, l'expérience ne s'arrête pas à la partie qui se déroule strictement dans l'avion. Tout un tas d'avantages y sont associés, notamment concernant le parcours passager à l'aéroport.

En premier lieu, l'aviation privée permet un gain de temps considérable pour les passagers. Les vols de l'aviation commerciale proposent un parcours relativement connu de la population qui impose une comparaison des vols et leurs tarifs avant le

---

<sup>23</sup> Entretien avec un agent des opérations aériennes dans l'aviation privée à l'aéroport Nice Côte d'Azur, annexe 2, page 111

départ, une nécessité de se trouver à l'aéroport au moins deux heures avant le vol, des formalités douanières parfois importantes et qui prennent du temps et enfin un passage de la sûreté très restrictif.

L'aviation d'affaires quant à elle a fait en sorte de supprimer toutes ces contraintes à ses passagers. Ainsi, tout commence alors avec la réservation de l'avion par le passager. Celui-ci décide lui-même de son horaire de départ, du lieu de départ, de la compagnie qu'il souhaite et de tous les services qu'il aimerait avoir à bord. C'est un service personnalisé qui débute. Le parcours passager se poursuit avec l'arrivée du passager à l'aéroport. De manière générale, celui-ci ne passe pas par le terminal commercial et évite ainsi la foule et le monde de l'aérogare. Il a un autre cheminement plus rapide et surtout accompagné via un autre terminal privé. Les formalités d'embarquements sont bien moins complexes puisque les réglementations au niveau de la sûreté sont plus souples que sur les vols commerciaux.

Ainsi, les passagers ne perdent pas de temps aux postes d'inspection filtrage. Il en est de même pour les formalités douanières car souvent les terminaux privés possèdent leurs propres contrôles douaniers plus rapides car moins saturés. Pour exemple les grands aéroports privés français comme Paris Le Bourget et Nice Côte d'Azur possèdent leur propre personnel de police aux frontières et douanes. Pour les escales plus petites, celles-ci font en général venir leur personnel jusqu'au passager directement au terminal d'affaires. Ainsi, le passager d'affaire n'aura aucune perte de temps dans son parcours jusqu'à l'avion, tout son traitement est facilité. Il ne croisera par ailleurs aucun autre passager ou bien moins que dans un aéroport du côté commercial.

Concernant l'avion en lui-même, le gain de temps est tout aussi important. Les jets privés ont l'avantage de se poser facilement, sur divers terrains et d'être relativement autonomes. Pas de passerelles à l'arrivée pour débarquer les passagers, peu de temps de débarquement ou d'embarquement en raison de la petite capacité d'accueil à bord et surtout une autogestion des équipages. Les pilotes ont leurs plans de vols, leurs prévisions météorologiques et se chargent de réaliser leur plan de chargement. La

rotation peut donc être très rapide et l'horaire étant facilement changeable et adaptable, cela ne pose aucun problème d'adaptation.

#### d. L'expérience et l'aspect luxueux

La particularité du milieu qui s'impose comme la plus évidente lorsque l'on évoque l'aviation d'affaires reste la qualité du service fourni. En effet, ce secteur se différencie amplement de l'aviation commerciale par son aspect luxueux.

Les compagnies d'assistance aux jets privés ou les compagnies aériennes mettent en avant le service personnalisé que l'expérience promet, mais elles appuient aussi fortement sur l'aspect très haut de gamme des services externes. On observe que chaque partenaire touchant à l'avion est rigoureusement choisi, de la nourriture dans l'avion, au choix du champagne et la lecture proposée à bord<sup>24</sup>.

Mais il y a aussi un très fort aspect d'accompagnement que les compagnies aériennes privées mettent en avant. Par exemple, certaines compagnies comme Netjets font bénéficier de partenariats à leurs passagers sur des expériences tout à fait hors du cadre du trajet en avion en lui-même. Netjets propose ainsi à ses clients des activités sportives comme le golf, l'équitation, l'automobile ou le tennis avec des partenaires proches. Cela touche aussi aux expériences de vie avec la proposition de la compagnie de réserver ou de trouver des hôtels de luxes, des restaurants, des centres de bien être durant l'escale, avant ou après le vol. GlobeAir met également cela en avant d'une autre manière en laissant à la portée de ses clients la possibilité de réserver des lieux d'exceptions qui sont en collaboration restreinte avec eux. Luxaviation, compagnie aérienne luxembourgeoise fondée en 2008, propose quant à elle la possibilité de réserver un voyage complet formé par le soin de la compagnie ou ceux de leurs partenaires finement choisis. L'expérience est alors étendue au-delà du simple trajet en avion, elle ne s'arrête pas simplement au vol. Les compagnies promettent un

---

<sup>24</sup> Site internet de VistaJet, « Experience »

accompagnement total au passager qui est extrêmement confortable avec des prestations somptueuses.

Il est à noter que les vols privés évitent aussi aux passagers d'avoir toute restriction de bagage, même sur l'emport des animaux à bord qui sont autorisés sur pratiquement toutes les compagnies aériennes. Un luxe que les passagers de vols commerciaux ne peuvent avoir.

Certaines compagnies accompagnent le caractère qualitatif de la prestation avec la qualité du personnel de bord. Un vol privé est couramment vanté comme étant un vol plus sûr et plus sécurisé. Les équipages sont entraînés régulièrement pour assurer une sécurité maximale à bord et les compagnies aériennes n'hésitent pas à mettre en avant leurs certifications et l'attestation des conformités de leurs avions afin de rassurer les passagers<sup>25</sup>. Pour autant, les avions commerciaux sont tout aussi certifiés et vérifiés mais mettre en lumière l'aspect sécuritaire et hygiénique pointu des vols privés est en réalité une réponse aux attentes exigeantes des passagers. Certaines compagnies aériennes précisent même les centres de formation que les pilotes et le personnel de bord fréquentent comme le fait VistaJet « *Cabin Crew are trained by the British Butler Institute, MedAire, Norland College and Wine & Spirit Education Trust* »<sup>26</sup>.

Ainsi, tous ces éléments font de l'aviation d'affaires un secteur très particulier et encore mystérieux aux yeux de beaucoup de monde. C'est tout un milieu dont il est parfois complexe de s'adapter pour certains acteurs notamment les aéroports. Le côté très luxueux et exigeant du domaine est un véritable enjeu pour les petites escales aéroportuaires qui sont parfois loin de cette réalité.

---

<sup>25</sup> Site internet de VallJet, « La sécurité »

<sup>26</sup> Traduction libre : « *Nos équipages sont formés par le British Butler Institute, Medair, Norland College et Wine&Spirit Education Trust* », Site internet de VistaJet, « *The Ultimate Cabin Expérience* »

# Chapitre 2 : Essor mondial du secteur et la gestion française

## II. 1 Essor de l'activité

L'aviation d'affaires et son évolution au fil des années est évidemment très fortement liée à son histoire, à l'arrivée des avions privés sur le marché, leurs ventes et la demande des clients. Mais à quoi tout cela est profondément lié ? Quelles sont les raisons de l'essor et de la baisse de l'aviation d'affaires depuis ses débuts ?

### a. Une hausse sur le temps

Comme exprimé précédemment, c'est à la suite des deux guerres mondiales que l'activité se développe réellement. Elle débute par l'utilisation des avions par des compagnies aériennes commerciales puis prend ensuite son image actuelle au fil du temps.

C'est aux Etats Unis que tout commence, pour une raison finalement simple : utiliser un jet privé est le mieux adapté pour faire des affaires. Dans un pays large et étalé comme les Etats-Unis ou des villes économiques puissantes se retrouvent facilement éloignées, il fallait un moyen de déplacement pratique et rapide.

Puis, avec le temps, l'image du jet privé est passée d'un avion pratique pour les affaires à un avion haut de gamme symbole de richesse dans les années 1960. Cette image s'est consolidée par l'achat d'avions privés par quelques grands noms américains comme Frank Sinatra qui fait l'acquisition d'un Learjet 23 ou encore le golfeur Arnold Palmer connu pour ses très nombreux achats d'avions<sup>27</sup>.

C'est alors la première fois que des particuliers peuvent faire l'acquisition d'un bien si coûteux et spécifique. C'est l'arrivée du concept de pleine propriété. La pleine propriété

---

<sup>27</sup> Business Jet Traveller, interview Arnold Palmer

peut être classique ou exclusive et se résume simplement par « *le fait que certains particuliers (personne privée) ou entreprises (personne morale) sont propriétaires d'un appareil* »<sup>28</sup>. Dès lors, la propriété d'un avion se répand de plus en plus en Amérique et devient un vrai titre de noblesse. Elle assure à ces acheteurs une totale flexibilité dans l'utilisation, puisque ceux-ci en sont pleinement propriétaires, mais ils peuvent également voyager de manière privilégiée avec seulement des membres de leurs familles ou amis. Ainsi de nombreuses personnalités commencent à s'intéresser à l'aviation d'affaires et celle-ci s'élève très fortement sur le continent nord-américain.

Dans le même temps, en Europe, les préoccupations ne sont pas les mêmes. L'image du jet privé devient elle aussi un symbole de richesse mais peu d'européens achètent leurs propres avions. Néanmoins l'Europe rivalise bien avec ses voisins de l'autre côté de l'océan car les avions privés restent attractifs et utilisés par les grandes entreprises pour leurs affaires.

#### b. Les nouveaux business models

En 1986, l'aviation d'affaires prend un tournant. Un businessman et ingénieur américain nommé Richard Santulli, fonde aux Etats-Unis l'entreprise Netjets désormais détenue par Warren Buffet. Cette compagnie aérienne se dédie entièrement aux jets privés et créer le concept de propriété partagée<sup>29</sup>. Elle propose en fait aux voyageurs de devenir copropriétaire d'une part d'avion. Ainsi leurs avions peuvent être possédés par plusieurs personnes qui l'utilisent en fonction de leurs heures de vol. Cela est très rentable pour la compagnie aérienne qui fait voler ces avions au maximum, mais aussi pour les voyageurs. En effet, ils bénéficient des avantages de la pleine propriété en termes de disponibilité de l'avion mais font des économies sur l'achat en ne réglant qu'une part de l'appareil.

C'est ainsi que l'aviation d'affaires connaît sa première grande croissance, encore plus aux États-Unis. Les américains investissent en propriété partagée plus aisément qu'en

---

<sup>28</sup> Olivier CANO, "Aviation d'affaires, business models innovants et conséquences sur le marché", mémoire IFURTA 2017

<sup>29</sup> Site internet de Netjets "Le concept de propriété partagée"

pleine propriété et la compagnie Netjets s'impose comme une véritable réussite dans le milieu.

De surcroît, la compagnie aérienne ouvre d'autres possibilités de voyage. Elle propose également un programme de location. Ici on ne demande aucun apport au voyageur, celui-ci loue l'avion quand il le souhaite pour ses besoins personnels mais ne le possède pas ni entièrement ni en partie. Le terme location, dans l'aérien se traduit de deux manières : le « *wet lease* » qui comprend la location avec l'équipage et les services associés, et le « *dry lease* » qui ne comprend que l'avion<sup>30</sup>. Le « *wet lease* » s'apparente en droit aérien à l'affrètement, définit par le Ministère de la Transition écologique comme « *l'opération par laquelle un fréteur (compagnie aérienne) met à la disposition d'un affréteur, un aéronef avec équipage* ».

Puis Netjets a mis en place sa « *Private Jet Card* » permettant à l'utilisateur de mettre de l'argent sur une carte en fonction de ses heures de vols et du type avion avec lequel il souhaite voler. Ensuite, à lui de valider sa carte à chacun de ses voyages. Autant de possibilités qui s'ouvrent pour les voyageurs d'affaires qui peuvent désormais réserver leur avion privé aussi facilement qu'un taxi.

Cette arrivée des différents concepts proposés par les compagnies aériennes permet d'ouvrir l'aviation d'affaires petit à petit et de la faire grandir.

Les années qui ont suivi, de nombreuses compagnies aériennes se sont créées optant pour le même « *business model* » que Netjets. Vistajet se lance en 2003, avec Thomas Flohr, un businessman suisse qui achète alors plusieurs avions et monte sa compagnie. Il propose lui aussi de la location d'avion, sur ses propres avions et au nom de sa compagnie impliquant une très haute qualité de service. Vistajet est aujourd'hui un leader de l'aviation privée en Europe.

En France, c'est en 2008 que la première compagnie aérienne d'aviation d'affaires privée arrive. Valljet voit le jour lorsque trois entrepreneurs décident de louer leur avion

---

<sup>30</sup> Cours de Master 2 Droit et Management du Transport Aérien, « Droit Aérien », 2023

pour rentabiliser les frais qui y sont associés. Peu à peu le projet marche et l'entreprise acquiert des avions pour lancer un vrai business. Aujourd'hui encore Valljet, dont la base est au Bourget, s'impose comme une des compagnies françaises les plus importantes. Sa flotte de plus de trente appareils se compose de jets lourds comme des Legacy 600 et 650 jusqu'aux Embraers 145, d'intermédiaires avec les Hawker et de légers avec la gamme Cessna, ce qui leur permet de répondre à tous les besoins de leurs clients.

Les nouveaux « business model » qui sont apparus au fil du temps ont fortement contribué à la première vague de croissance de l'aviation d'affaires. C'est en fait grâce à ces nouveaux concepts que les compagnies aériennes privées ont commencé à se créer dans le monde entier.

### c. La décroissance de l'aviation commerciale

En revanche, la très haute montée des chiffres de l'aviation d'affaires trouve son origine dans une des premières crises du transport aérien commercial : les attentats terroristes de 2001 aux Etats-Unis. On observe de manière générale que lorsque l'aviation d'affaires monte, cela est en général lié à la baisse du trafic commercial. En 2001, les actes terroristes stoppent l'aviation mondiale durant quelques temps, situation engendrée par la peur des voyageurs de reprendre l'avion et les dispositifs de sûreté que les pays tentent de mettre en place rapidement.

Les conséquences économiques des attentats s'étendent au milieu aérien. Aux Etats-Unis, *« le secteur de l'assurance a augmenté ses primes, réduit ses garanties et demandé aux pouvoirs publics d'intervenir afin de couvrir les risques jugés trop élevés pour le secteur privé »*<sup>31</sup>. De ce fait, les assurances des avions augmentent mais le prix d'achat des avions se réduit. C'est sur cette petite opportunité que des compagnies aériennes privées décident de se lancer sur le segment. C'est le cas de Vistajet dont le fondateur a saisi l'opportunité d'acheter sa flotte face à la baisse des prix des avions.

---

<sup>31</sup> OCDE, « IV Conséquences économiques du terrorisme », 2002

Dans ce même temps, les restrictions de sûreté sont beaucoup plus importantes sur les vols commerciaux que privés et les voyageurs d'affaires ont toujours le besoin de se déplacer pour des raisons professionnelles malgré la crise. Le trafic d'affaires est alors la solution qui s'offre aux personnes ayant absolument besoin de prendre l'avion.

L'aviation d'affaires se développe alors, puis le trafic aérien mondial reprend son cours dans les années qui suivent. Le secteur d'affaires est alors en hausse mais suit un chemin logique qui s'apparente à celui de l'aviation commerciale. Néanmoins, c'est en 2008 que le secteur connaît à nouveau une véritable chute. Elle est d'autant plus marquée puisqu'elle touche fortement les Etats-Unis à nouveau. C'est la crise des subprimes<sup>32</sup>. Dès lors, son impact mondial affecte non seulement les achats en pleine propriété d'avions privés, mais la baisse de moyens financiers de certains investisseurs réduit également considérablement l'utilisation des vols privés. Le secteur de l'aviation d'affaires est alors marqué par une baisse, qui touche également l'aviation commerciale.

#### d. L'évolution des avions et des attentes

Durant les années suivant 2008, l'aviation d'affaires mondiale a ensuite repris son rythme en augmentant donc d'années en années. Une hausse générale est constatée depuis les trente dernières années comme le précise le directeur de la Business Unit Aviation Générale du groupe Aéroports de la Côte d'Azur dans notre échange. Mais à quoi tout cela est-il lié ?

La raison principale est l'arrivée au fil des années de nouveaux appareils permettant de répondre aux diverses et nouvelles demandes des passagers.

Au niveau mondial, la flotte n'a cessé d'augmenter. Les rapports « *Aircrafts Shipments* » publiés annuellement par la General Aviation Manufacturers Association (GAMA) depuis l'année 1999 attestent de cette évolution. En 2009, les livraisons d'avions d'affaires

---

<sup>32</sup> Crise financière qui a touché le secteur de l'immobilier aux États-Unis à partir de juillet 2007, définition IG Group

relevaient d'une valeur de 19 milliards de dollars tandis qu'en 2022 elles ont presque atteint les 23 milliards<sup>33</sup>.

Mais la hausse des commandes d'avions n'est pas la seule raison de la croissance de l'aviation d'affaires. L'évolution de la typologie des avions est aussi un facteur majeur.

Comme précisé précédemment dans la typologie des avions, depuis plusieurs années, de nouveaux avions font leur arrivée et ramènent une nouvelle clientèle ce qui contribue de manière directe à la hausse du trafic. Parmi eux, les turbopropulseurs et les light jets qui rencontrent un franc succès. Cela s'expliquerait par les nombreux avantages que proposent ces petits avions, notamment le prix réduit de l'heure de vol lorsqu'elle est partagée et sa moindre pollution en comparaison avec des appareils tels que les intermédiaires et jets lourds. En Europe, le constat est le même que pour la France, les turbopropulseurs et les light jets sont les avions les plus utilisés par les voyageurs<sup>34</sup>.

Le directeur de la Business Unit des Aéroports de la Côte d'Azur, confirme cela dans notre entretien (cf. Annexe 1) en mentionnant que la gamme des avions a énormément évoluée et que cela a séduit de nouveaux usagers. Pour autant, il précise que les envies des voyageurs ont aussi évolué avec la typologie des avions, ce qui finalement semble être la combinaison gagnante pour le secteur. Il prend l'exemple de GlobeAir, compagnie aérienne privée autrichienne créée en 2009 qui a misé sur un seul type avion : le Cessna C510 Mustang. Avec le temps et les crises, les attentes des voyageurs se sont réduites ; ils souhaitent désormais un avion simple qui répond à leur demande. Les « very light jets » répondent parfaitement à ces attentes. Ainsi, on observe alors le succès d'avions sur lesquels nous n'aurions pas misé comme le Diamond DA62 ou les Pilatus PC-12. Les vols sur ces avions sont à des prix bien moindres et attire une clientèle qui serait simplement en nécessité de déplacement sans souhaiter un grand niveau de confort. Le directeur de la Business Unit des Aéroports de la Côte d'Azur mentionne même « *ça attire une autre clientèle, ces passagers sont capables de prendre*

---

<sup>33</sup> GAMA, "General Aviation Aircraft Report", 2009 et 2022

<sup>34</sup> EBAA, « Europe profil », 2023

*un avion commercial, EasyJet ou AirFrance. Mais si cette clientèle souhaite prendre un vol qui n'est pas quotidien, elle voit la praticité du vol d'affaires. » (page 97)*

#### e. Le tournant du covid et conséquences

La crise du covid-19 en 2020 a plongé l'aviation mondiale dans un arrêt total puissant qui n'avait encore jamais été observé auparavant. Bien que le phénomène des attentats de 2001 ait stoppé le secteur durant quelque temps, la longueur du phénomène d'arrêt n'aura jamais été constatée si puissante avant la crise sanitaire de 2020.

Durant plusieurs mois, l'aviation commerciale et l'aviation d'affaires se sont entièrement arrêtées. Les conditions sanitaires obligeaient les compagnies aériennes à rester au sol et les voyages n'étaient plus autorisés.

Néanmoins, lorsque les confinements ont eu lieu dans divers pays du monde, l'aviation d'affaires connu un grand tournant. Alors que tout semblait encore sensible dans l'aviation commerciale et les passagers du monde étaient encore sur la retenue, le secteur de l'aviation d'affaires a explosé.

La première raison de cet essor lié au covid a été la prudence de certains voyageurs envers les déplacements aériens. Les grandes capacités d'accueil et les trajets confinés dans les avions commerciaux ont poussé des voyageurs ayant les moyens financiers à opter pour le déplacement en jet privé. Des trajets plus confortables avec un nombre de passagers restreint et se connaissant ont été un véritable levier pour l'aviation d'affaires. Les passagers voyageant habituellement en business class ont favorisé les vols plus chers pour plus de sérénité et moins de stress.

De même, les restrictions de certains pays en matière de formalités administratives d'entrée sur leurs territoires (vaccins, conditions d'entrée, déclaration de santé, test PCR, temps de validité des tests) ont considérablement favorisé l'augmentation des vols d'affaires, ceux-ci étant moins soumis aux contrôles très stricts des autorités à leur arrivée dans les pays.

Puis l'une des raisons majeures à la hausse du trafic affaires a été la réduction ou la suppression de lignes commerciales. Comme exprimé précédemment, le levier au développement des vols privés est lié à la baisse des vols commerciaux. Les passagers obligés de voyager se trouvaient dans l'obligation de se déplacer et ainsi les passagers nécessitant une obligation de déplacement se tournaient vers des vols privés.

Enfin, le covid a fortement contribué à appuyer sur la fracture sociale existante. Durant la crise, les personnalités les plus riches ont réussi à gagner beaucoup d'argent marquant ainsi une plus grande différence de niveau de vie entre les populations<sup>35</sup>.

Ainsi, la crise du covid a très fortement contribué à la hausse du trafic d'affaires. La coupure de l'aviation commerciale a forcé le secteur d'affaires à répondre aux demandes et envies des voyageurs privés. L'explosion du secteur n'avait jamais atteint un tel stade depuis des années.

#### f. Le monde d'après

La crise du covid et particulièrement le post covid ont favorisé la grande hausse du trafic de l'aviation d'affaires. En Europe, les passages des frontières ont été ouverts à nouveau après quelques mois fermés. Les escales françaises ont pu assez rapidement accueillir à nouveau des jets privés. Le trafic était alors majoritairement européen. Et pour cause, les gros marchés moteurs du trafic français comme les marchés américains et du moyen-orient ont été plus longtemps sur la retenue due à des restrictions plus fortes. En 2020 et début 2021, les jets privés de ces régions du monde ne posaient que très peu en Europe, le trafic était alors pour eux très interne. Ainsi des gros avions comme les B747 privés des princes Qataris qui posaient habituellement tous les étés sur l'aéroport de Nice Côte d'Azur ont déserté durant des mois. En revanche, depuis fin 2021 et 2022, les Etats-Unis et pays du Moyen-Orient ont repris très fortement leur trafic, celui-ci apparaissant en très forte hausse également.

---

<sup>35</sup> Echange avec le chef d'escale adjoint AviaPartner à l'aéroport de Montpellier Méditerranée

En 2022, la crise politique entre la Russie et l'Ukraine et la fermeture de l'espace aérien russe ont impacté le trafic privé. De toute évidence la Russie est un pays très fortement concerné dans l'activité de l'aviation d'affaires. De nombreuses personnalités fortunées optent pour ce type de déplacements et viennent régulièrement sur les aéroports français depuis de nombreuses années. Les aéroports de Biarritz et Nice se sont trouvés avec une réduction de leur trafic à la suite de l'arrêt des vols provenant de la Russie. Pour autant, d'autres stratégies sont trouvées par les passagers qui réalisent des escales dans d'autres pays pour venir ensuite en France.

Aux Etats-Unis, l'aviation d'affaires est toujours en très forte hausse. A l'image des débuts de l'histoire de l'aviation d'affaires, l'aviation privée aux Etats-Unis est toujours un véritable moyen de déplacement pour relier les différentes villes du pays qui sont éloignées et une solution pour faire du « *business* » rapide. De plus, les compagnies aériennes désertent les petits aéroports et l'aviation privée devient un moyen de rejoindre les territoires. Le groupe « *No plane, No Gain* » exprime que 80% des vols d'affaires aux Etats-Unis relient des petits aéroports entre eux. Ces petits avions peuvent poser et s'adapter aux pistes de 5000 aéroports là où un avion de ligne ne pourra en rejoindre que 500<sup>36</sup>.

En Europe, les sujets environnementaux sont au cœur des débats. De nombreuses réglementations apparaissent et des mouvements de contestations contre l'aviation d'affaires voient le jour. La France se trouve être particulièrement touchée.

## II.2 Gestion et nouvelles ambitions des aéroports

L'essor de l'aviation d'affaires est donc le sujet au cœur des préoccupations des aéroports qui se doivent de traiter ces vols. En réponse à cette hausse, les petites escales aéroportuaires tentent de trouver des stratégies depuis plusieurs années.

---

<sup>36</sup> Site internet « *No plane, No Gain* »

En effet, les vols d'affaires ne demandent pas le même traitement que les vols d'aviation commerciale. En raison des particularités du milieu, la gestion d'un vol privé nécessite des services particuliers pour le passager, les équipages et l'avion. Ainsi, les solutions trouvées par les aéroports pour traiter ces vols sont différentes.

a. Le passage au FBO en réponse à l'augmentation

Depuis plusieurs années, certains petits aéroports ont opté pour le passage par un opérateur de services aéroportuaires ou « *Fixed Base Operator* » (FBO) pour gérer leurs vols d'affaires. Par définition, les FBO sont en fait des « *bases aéroportuaires qui proposent des services pour l'aviation générale* »<sup>37</sup>. Un FBO représente précisément l'infrastructure, le fait de détenir un terminal ou une fraction du terminal comme les bureaux<sup>38</sup>. Posséder un FBO est souvent la première étape pour assurer un bon traitement des vols privés car il permet d'avoir la structure d'accueil et le matériel pour gérer les demandes.

Succinctement, l'histoire des FBO débute tout justement après « *l'Air Commerce Act* » de 1926 qui instaure des règles strictes à l'aviation dont les certifications des avions, l'obtention des licences de pilotes, les règles du trafic aérien et de la navigation puis, les démarches de maintenance et d'opérations pour les compagnies aériennes<sup>39</sup>. Avant cela l'aviation est plutôt libre, les avions se posent où ils souhaitent et surtout où ils peuvent sans trop de règles spécifiques. Mais cette loi va changer l'activité car désormais il est demandé aux pilotes et mécaniciens d'être répertoriés à une adresse précise pour des raisons de sécurité. Le terme « *Fixed Base Operator* » apparaît afin de définir le lieu des opérations. Avec le temps, le FBO se définit désormais comme la base où l'on gère l'assistance des passagers, mais aussi des compagnies aériennes et des avions.

---

<sup>37</sup> Définition AeroAffaires

<sup>38</sup> Définition tirée de l'entretien avec le directeur de la Business Unit Aviation Générale et Développement externe des Aéroports de la Côte d'Azur

<sup>39</sup> Federation Aviation Administration, "A Brief History of the FAA "

En France comme ailleurs, le FBO est une solution et une réponse directe des aéroports à la gestion des vols d'affaires. Au fil du temps, l'installation des FBO n'a cessé de croître, en raison de l'augmentation de la part de marché des vols d'affaires. Ainsi, la rentabilité de ces bases est en général garantie, ce qui explique les choix des petits aéroports de se tourner vers cette solution pour traiter leur aviation d'affaires. L'état des lieux en France est intéressant. Paris Le Bourget est l'aéroport qui regroupe le plus de FBO sur le territoire avec sept entreprises : Advanced Air Support, Aston Sky, Dassault Falcon Service, Jetex Flight Support, Signature Flight Support, Skyvalet, Universal Aviation France<sup>40</sup>. L'escale de Nice en comprend trois : DC Aviation G-OPS, AviaVip et Signature Flight Support. Les petites plateformes en possèdent en général seulement un seul, qui assure en même temps les services d'assistance en escale.

Certains cas français sont intéressants.

En 2015, l'aéroport de Montpellier Méditerranée a compris le potentiel futur de l'aviation d'affaires et a pris le problème dans son ensemble. L'aéroport était déjà en contrat de sous-traitance pour les vols d'affaires et l'entreprise d'assistance en escale, AviaVip, a décidé de créer son FBO. Elle a réorganisé ses locaux et son activité. Parmi les plus grands changements, la mise à disposition d'un petit local pour stocker les fournitures et réaliser les services aux équipages, l'achat de deux voitures pour le traitement des passagers et équipages ou encore la désignation d'un responsable du service pour cette activité spécifiquement. Les changements les plus récents sont ceux des agrandissements des offres de parkings avions passant de trois à six sur un parking d'avions d'affaires (le parking alpha) et les travaux d'un nouveau salon pour les équipages et passagers. Cet exemple est typiquement une réponse ou plusieurs réponses à la gestion de l'essor du secteur ; c'est une mise en place d'un FBO qui marque déjà une certaine qualité dans l'assistance et une véritable attention apportée au sujet. Avant cela, l'aéroport n'avait pas les moyens matériels pour gérer les vols.

L'aéroport de Rodez Aveyron est un autre cas intéressant et bien plus récent. Les années précédentes, l'aéroport s'est toujours concentré sur l'aviation commerciale

---

<sup>40</sup> Brochure Paris Le Bourget, 2019

laissant complètement de côté l'aspect d'affaires. En 2022, la structure a souhaité changer son fonctionnement en organisant d'une nouvelle manière son traitement des vols et ses locaux. L'aéroport a créé une conciergerie, concrétiser l'achat d'un véhicule pour acheminer passagers et équipages aux avions, investis dans toutes les fournitures nécessaires au traitement des vols (cafetière, bouilloire, frigidaire...). L'aéroport de Rodez a donc créé son FBO, son infrastructure spécialement conçue pour l'aviation d'affaires, à l'écart des bâtiments de l'aviation commerciale.

Avoir un « *Fixed Base Operator* » pour les aéroports est une véritable opportunité qui va se remarquer dans le traitement des vols et surtout des passagers. Avoir son propre terminal, des salons d'attentes et la possibilité de répondre aux services demandés par les équipages et les passagers est un réel atout. En réalité, investir dans un FBO pour les petites plateformes relève profondément le niveau de traitement des vols d'aviation d'affaires et permet de répondre à l'essor des vols depuis quelques années. En investissant dans un FBO, les petites escales aéroportuaires dissocient complètement l'aviation commerciale de l'aviation d'affaires, ce qui est un grand axe d'amélioration pour ces structures qui ont parfois du mal à gérer les deux activités séparément.

Les aéroports ont donc laissé au fur et à mesure la place à l'aviation d'affaires de s'installer de manière sereine. Pour cela, en plus d'aménager et organiser leur service, certains passent aussi par les services d'assistance ou de franchises pour assurer un service encore plus qualitatif.

#### b. Les entreprises d'assistance et leurs FBO

Le FBO désigne donc l'infrastructure même, le fait de posséder des locaux et une base fixe pour les opérations de l'aviation d'affaires.

Dans la majorité des cas, le FBO est détenu et géré par une autre entité que l'aéroport. Très souvent, ce sont les sociétés d'assistance en escale qui détiennent, utilisent et implantent le FBO.

Les sociétés d'assistance aéroportuaire fournissent tous les services aux avions, aux passagers et aux bagages dans les aéroports. Elles sont des sous-traitants des compagnies aériennes. Ce fonctionnement en France est complètement intégré, que ce soit dans la gestion des vols commerciaux mais aussi des vols privés. Cela dit, les services à effectuer et le traitement de ces deux activités sont très différents.

Ainsi dans notre cas, l'entreprise d'assistance ou le « *handler* » est « *celui qui fournit la prestation d'assistance au sein du FBO* »<sup>41</sup> et l'entreprise d'assistance peut détenir le FBO.

En France, les sociétés d'assistance des jets privés sont multiples.

Parmi les plus importantes, Signature Flight Support, leader mondial de l'assistance des jets privés possédant des bases en Asie, en Europe, en Afrique puis en Amérique notamment aux Etats-Unis. En France, Signature possède deux FBO, un sur l'escale de Paris-le Bourget et également un sur l'escale de Nice Côte d'Azur.

Jetex Flight Support, crée en 2005 et basé à Dubaï, est également un acteur majeur installé sur plusieurs escales françaises en FBO comme les aéroports de Marseille et Toulouse mais aussi énormément de petites plateformes comme Tarbes, Le Havre, Dijon, Annecy, Bourges, Vannes, Troyes.. En réalité Jetex n'est pas représenté sur les petites plateformes mais possède tout de même le FBO avec l'aéroport, c'est un contrat très spécifique.

AviaVip, anciennement AviaPartner Executive, est également une entreprise importante du secteur. Elle possède des FBO sur les escales de Nice, Marseille, Nantes, Toulouse, Lyon, Bordeaux, Montpellier, La Rochelle et Saint-Nazaire.

Depuis quelques années, Sky Valet appartenant au Groupe Aéroports de la Côte d'Azur, prend sa place sur les aéroports français. Aujourd'hui l'entreprise compte trente-sept FBO en Europe dont onze français. Elle a notamment récupéré des aéroports ayant pris au sérieux la hausse des vols d'affaires et souhaitant répondre à cette forte demande comme l'aéroport de Biarritz. En France, elle est présente à Paris Le Bourget puis sur les

---

<sup>41</sup> Définition tirée de l'entretien avec le Directeur de la Business Unit Aviation Générale et Développement externe des Aéroports de la Côte d'Azur

petites plateformes de Bergerac, Deauville, Cannes, Caen, Pau, Béziers, Avignon, Saint-Tropez et Rodez. Tout comme Jetex, Sky Valet n'est pas représenté avec son propre personnel sur les escales.

L'assistance en escale trouve ses intérêts pour les aéroports dans l'aspect pratique. Sous-traiter et passer par un assistant est une facilité pour l'aéroport qui se délègue de cette activité qu'il a parfois du mal à gérer. Ainsi la société d'assistance en escale prend possession des lieux et instaure sa politique, son image de marque tout en s'adaptant aux particularités des escales. Les entreprises d'assistance ont aussi souvent un fort impact et une grande visibilité qui permet à l'aéroport d'être mis en avant et d'être reconnaissable par les passagers. Par exemple, Signature Flight Support est très présente aux Etats-Unis et les passagers américains ont à cœur d'être assisté par cette entreprise en France en raison des habitudes qu'ils ont avec l'entreprise.

C'est pourquoi il est relativement important pour les petites plateformes de s'avoir s'allier avec de bonnes entreprises de « handling » afin de bénéficier de leur visibilité, leur qualité de service et de l'impact du groupe. Passer par l'assistance en escale dans le traitement des vols privés permet en général d'assurer un certain niveau dans le traitement des vols d'affaires car les grands groupes ou entreprises ont davantage de moyens financiers et de connaissances dans le sujet.

Ceci dit, de nombreux aéroports au trafic très peu important continuent d'assister eux-mêmes leurs vols privés.

### c. Les nouveaux schémas

Depuis quelques années, les solutions de gestion des vols d'affaires pour les aéroports sont donc relativement bien ancrées : proposer l'assistance directement via l'aéroport avec ses employés, créer un FBO et passer par un handler. Pour autant, de nouveaux schémas apparaissent.

C'est le cas de Sky Valet, qui a décidé de développer son identité de marque d'une nouvelle manière. Le groupe a développé son réseau Sky Valet Connect, qui semble attirer les petites escales. L'entreprise propose aux aéroports une franchise, c'est à dire que l'aéroport reste indépendant et garde en gestion son FBO mais il choisit de se tourner vers un réseau afin de gagner en visibilité. Dans les faits, Sky Valet Connect est un réseau d'aéroports indépendants qui souhaitent bénéficier de différents avantages. Le premier bénéfice pour l'aéroport va être la notoriété et la force commerciale que cela va lui apporter. Sky Valet Connect appartient au Groupe des Aéroports de la Côte d'Azur, cela relie de manière directe l'aéroport adhérent au grand groupe puissant. Les aéroports peuvent ainsi bénéficier de l'image de l'entreprise pour se développer mais aussi compter sur les conseils et l'expertise du groupe qui s'impose comme un véritable support pour les structures étant hésitantes quant à la manière de développer l'activité. Cette solution apportée par le groupe Sky Valet semble convaincre un nombre important d'aéroports souhaitant être accompagnés tout en gardant la main sur leur « *business* ». De ce fait, le personnel en charge de l'assistance des vols privés n'est pas embauché par Sky Valet mais bien par l'aéroport.

Ainsi, Sky Valet Connect a su conquérir des aéroports comme Biarritz. Depuis des années indépendant avec son propre personnel, l'aéroport est passé par un contrat de « *handling* » avec Onet Executive qui avait racheté plus tôt le service trafic du côté commercial. L'aéroport s'est retrouvé avec des moyens limités et a fait le choix il y a quelques mois de passer par Sky Valet Connect pour se relever et mettre en avant son territoire. L'aéroport fait maintenant parti du réseau, est mis en avant sur les réseaux sociaux et aux salons majeurs de l'aviation d'affaires comme l'EBACE.<sup>42</sup>

L'aéroport de Rodez a également fait ce choix après avoir restructuré son escale en 2022 pour accueillir au mieux l'activité d'affaires. La signature de l'accord entre Sky Valet et l'aéroport a terminé le changement de l'aéroport. Il s'est finalement tourné vers Sky Valet Connect pour gagner en visibilité et montrer son nouveau départ.

---

<sup>42</sup> EBACE : European Business Aviation Convention Exhibition

Les petites escales aéroportuaires doivent s'adapter et ont su s'adapter au trafic croissant du secteur de l'aviation d'affaires. Elles ont opté pour différents projets, passant pour certaines au premier pas en créant un FBO, d'autres ont simplement délégué l'activité à un assistant en escale puis enfin certaines se sont engagées vers des projets plus simples et innovants qui ont su les convaincre.

## II. 3 Traitement des vols d'affaires : le cas des grandes escales

Le traitement des vols privés sur les grandes escales aéroportuaires est de toute évidence bien différent de celui proposé sur les petites escales. Afin d'analyser le traitement classique des vols privés sur les aéroports, il était pertinent d'expliquer comment celui-ci se passe sur une grande escale. En plus de recherches et connaissances personnelles sur le sujet, un entretien avec un agent des opérations de l'aéroport de Nice Côte d'Azur pour DC Aviation G-OPS a été réalisé afin d'apporter des éléments à cette recherche.

Ainsi, cette partie prendra pour exemple le traitement des vols d'affaires sur l'aéroport Nice Côte d'Azur.

cf. Annexe 2

### a. Organisation et fonctionnement : le cas de Nice Côte d'Azur

L'aéroport de Nice est une très grande plateforme et se place troisième aéroport français avec un trafic ayant presque atteint les 15 millions de voyageurs en 2019. En 2022, l'aéroport a accueilli plus de 12 millions de passagers.<sup>43</sup> Son trafic d'affaires est aussi extrêmement important, ce qui oblige l'aéroport à être très bien organisé pour gérer au mieux ce flux considérable.

---

<sup>43</sup> Rapport d'activité de l'aéroport de Nice Côte d'Azur, 2019 et 2022

Un terminal d'aviation d'affaires est spécifiquement dédié à ce type de vol et détaché des terminaux commerciaux. Il comporte trois entreprises d'assistance aux jets privés. Au sein de l'assistance en escale, l'organisation est divisée en différents services qui doivent chacun effectuer leurs rôles.

### Les opérations

*« L'agent des opérations est en contact avec les équipages, les passagers et tous les prestataires qui gravitent autour de l'avion. Il se doit en quelque sorte de coordonner et gérer toutes les demandes relatives à l'aéronef lorsqu'il est au sol. » (page 103)*

Sur les grandes escales comme celles de Nice et du Bourget, le traitement en opérationnel des vols privés est effectué par le service des opérations. Les opérations se chargent donc de gérer les passagers et de s'assurer que tous les services extérieurs qui s'occupent de l'avion soient effectués et à l'heure.

Les missions des agents des opérations sont donc variées et le traitement d'un vol privé est différent selon son arrivée ou son départ. A l'arrivée sur le sol de l'aéroport, le service des opérations va assister l'avion, c'est-à-dire qu'une voiture vient récupérer les passagers pour les déposer hors du terminal affaires ou hors de l'aéroport. L'agent des opérations qui prend en charge les passagers doit s'assurer qu'il y a un réceptif, un taxi, une connexion hélicoptère ou une autre assistance pour les voyageurs par la suite. Ce même service prend en charge les équipages, lorsque l'assistance aux passagers est terminée. Ici les opérations vont demander aux pilotes et personnel navigant commercial tout ce dont ils ont besoin pour leur avion (fuel, eau potable, vaisselle et linge..) puis les raccompagner ensuite s'ils restent sur place.

Pour un vol au départ, le personnel des opérations s'assure d'accueillir les équipages qui arrivent en avance à l'aéroport et de veiller à organiser avec eux le vol. Une personne sera chargée ensuite d'accueillir les passagers. Ce même service sera chargé d'amener les équipages et passagers à l'avion, se chargera de veiller au bon déroulement des missions de la douane et du départ du vol.

### Assistance aux opérations

Le service d'assistance aux opérations comprend des employés qui travaillent au FBO. Ils gèrent les mails et les appels téléphoniques pendant que les agents d'opérations sont sollicités par les missions de terrain. En effet, les compagnies aériennes et clients réalisent des demandes en continu vers les gros aéroports qui se doivent de répondre. A Nice, les assistants aux opérations traitent les demandes d'assistance, la création des dossiers dans le système de vols, la demande des créneaux auprès du COHOR, les appels des équipages, les transmissions d'informations importantes aux agents des opérations, les réponses aux compagnies aériennes et modifications de vols.

### Le service piste

Sur les escales ou le trafic d'affaires est intense, un service de piste se charge d'effectuer les missions qui touchent strictement à l'avion. Ainsi pour chaque arrivée d'avion, un agent de piste vient placer l'avion, mettre les cales et les cônes qui servent à immobiliser l'appareil. L'agent de piste est ensuite chargé de vérifier le bon état de l'appareil et il donne son accord à l'agent des opérations pour s'avancer jusqu'à l'avion avec la voiture pour récupérer les passagers.

Pour les départs des avions, l'escale de Nice est particulière. Un parking réservé aux jets privés se trouve en bout d'aéroport et de fortes restrictions d'APU sont instaurées depuis des années pour éviter la gêne des riverains. Le service piste doit donc tracter les avions de leurs points de parkings jusqu'aux points de parkings de départ pour qu'ils puissent allumer leur APU ensuite.

Puis les agents de piste sont chargés de réaliser tous les services qui touchent à l'avion, c'est à dire le service d'eau potable et service toilettes, l'apport des glaçons, la réalisation du café pour les équipages, le retrait des poubelles, l'installation du GPU.

Enfin, le service de piste porte les bagages des passagers et gère leur acheminement du terminal d'affaires à l'avion et inversement dans une autre voiture afin qu'ils ne croisent

pas le chemin des passagers et que le traitement des voyageurs soit plus rapide et fluide.

### L'accueil et les salons

Sur les plateformes comme Nice, un accueil est spécifiquement réservé pour la réception des passagers et des équipages. L'accueil prend les informations importantes pour les vols comme les heures de départ des vols, les services nécessaires s'ils n'ont pas été pris, les heures d'arrivée des passagers... L'accueil transmet les informations au service des opérations pour que les missions en opérationnel soient le plus possible facilitées. Le pôle se charge aussi de répondre aux mails, au téléphone et encaisse les factures. Les agents d'accueil doivent aussi contacter les hôtels et taxis pour les équipages et passagers si nécessaire.

L'escale de Nice possède deux salons d'attente « *VIP* » : un pour les passagers et un pour les équipages. C'est également le pôle d'accueil qui gère l'approvisionnement et le service dans les salons. Les agents d'accueil s'assurent également que rien n'a été oublié lors des départs des passagers.

#### b. Les prestataires et intervenants

Les grandes escales sont dotées de différents prestataires et fournisseurs pour réaliser les services liés à l'avion, aux équipages et passagers.

Des entreprises de catering sont partenaires des entreprises d'assistance en escale et ont pour mission de réaliser tous les plateaux repas des voyageurs et membres des compagnies. Ils doivent aussi répondre aux demandes de dernière minute et aux différentes envies. A Nice, trois entreprises sont en contrat avec DC Aviation G-OPS : Culinary Jet, Private Catering et Tailored. Les entreprises ont leurs locaux aux abords de l'aéroport et ont un accès direct à la piste. Ils livrent les commandes aux avions sans même avoir besoin de l'assistance en escale puisqu'ils ont les clefs des aéronefs. Le

service des opérations doit tout de même coordonner et vérifier que la livraison a eu lieu ou va avoir lieu avant le départ de l'avion.

En charge du linge et de la vaisselle, l'aéroport de Nice confie cela à des entreprises extérieures également. Celles-ci passent récupérer les bacs de vaisselles des avions et les sacs de linge sale une fois que l'information leur a été transmise par le service des opérations. Ils viennent de manière autonome dans les locaux de l'assistance aéroportuaire pour récupérer les affaires.

Sur les grandes structures aéroportuaires, des compagnies aériennes privées possèdent leurs représentants sur l'escale. Les représentants vérifient et suivent le déroulement des vols. Ils sont une présence sur place de la compagnie pour l'image auprès des clients et pour assurer un service d'accueil hautement qualitatif. Au terminal d'aviation privée à Nice, Netjets se trouve sur place ainsi que VistaJet. Au Bourget, de nombreuses compagnies ont leurs bureaux comme Valljet mais beaucoup de représentants sont mobiles et viennent sur place en cas de vols importants et sensibles. Pour exemple, des représentants Universal Aviation viennent sur l'escale de Nice lors de vols de clients américains importants afin de montrer la présence de la compagnie.

Concernant les services de douanes et de sûreté, les escales qui accueillent un fort trafic d'affaires sont dimensionnées et organisées en conséquence. Dès lors, des services de police aux frontières qui vérifient la conformité des documents de voyage ainsi que les douanes aéroportuaires peuvent se trouver sur place. De même des agents de sûreté sont présents en permanence sur les lieux en raison de l'activité en continue.

Les grandes escales aéroportuaires comme celle de Nice gèrent donc leur trafic d'une manière très organisée et fragmentée. Les employés savent quel est leur poste, où il commence et où il s'arrête. Ils communiquent mais ne réalisent pas des missions qui ne leur sont pas attribuées afin d'éviter de toucher à l'organisation irréprochable de leur escale. Les services sont très séparés et compartimentés.

## Partie 2 : Les petites plateformes aéroportuaires

# Chapitre 1 : Les aéroports et leurs stratégies

### I.1 Double activité et fonctionnement des petites escales

Les petites escales aéroportuaires n'ont pas le même fonctionnement et les mêmes politiques que les grandes escales aéroportuaires. Face à l'augmentation des vols d'aviation privée, elles n'ont pas d'autres choix que de s'adapter et gérer ces vols. Mais alors, comment les petites escales font-elles et quelle est leur organisation ?

Afin d'exprimer au mieux les particularités de traitement des vols privés sur les petites escales aéroportuaires, un cas précis a été étudié. Ayant réalisé mon alternance au sein de la structure AviaPartner à l'aéroport de Montpellier et après avoir travaillé au terminal d'aviation d'affaires à l'aéroport de Nice, les points suivants sont construits par les observations sur le terrain après ces expériences. Un entretien réalisé avec le responsable de l'aviation générale de l'aéroport de Montpellier Méditerranée vient approfondir le sujet et exprimer les orientations stratégiques d'une telle escale.

Cf. Annexe 3

#### a. Le cas de l'aéroport Montpellier Méditerranée

Le traitement des petites escales aéroportuaires dans la spécificité des vols d'affaires est donc très différent.

Tout d'abord, sur les petits aéroports les possibilités dans le traitement des vols ne sont pas multiples : l'assistance est unique. Succinctement, soit l'avion est très léger et ne demande pas d'assistance particulière, soit l'aéroport assiste le vol via son propre personnel, soit il y a une société d'assistance qui gère les vols. En revanche, lorsqu'un

assistant est présent sur une petite structure, il a très souvent le monopole sur l'activité entière. Ainsi, pilotes, équipages et passagers ne vont pas avoir le choix de leur société d'assistance. A l'aéroport de Montpellier Méditerranée, tout comme par exemple à l'aéroport de La Rochelle, les compagnies aériennes, si elles souhaitent avoir une assistance, n'ont pas d'autres choix que de passer par AviaVip, composante du groupe AviaPartner. Elles ne vont donc pas choisir l'entreprise qui va s'occuper de leurs vols comme cela est possible sur les grands aéroports de Paris Le Bourget et Nice Côte d'Azur ou l'assistance au sol est proposée par plusieurs handlers.

Ce choix réduit a plusieurs conséquences. Pour l'assistant c'est une obligation totale de traiter le vol, pour les avions c'est une obligation de passer par cet assistant précisément. D'un côté, l'assistant peut avoir ses conditions, ne faisant pas face à la concurrence ce qui peut expliquer des tarifs parfois élevés en matière de handling. Pour autant, de l'autre côté les compagnies aériennes peuvent exercer une certaine pression sur les petites escales qui doivent répondre aux besoins des avions sans toujours avoir tous les moyens pour les traiter.

#### b. L'organisation de la structure

De plus, la part de trafic n'étant pas la même que sur les grandes escales aéroportuaires, l'organisation d'une petite structure est tout à fait différente.

Sur les petites plateformes, la polyvalence est une réponse à l'irrégularité de trafic. Ainsi, il est courant que le service passage ou trafic des vols commerciaux gèrent les vols privés. Soit en totalité soit sur quelques missions comme l'accueil des avions. Il n'y a souvent pas de service distinct et spécialisé pour l'aviation d'affaires, et en conséquence pas de personnel embauché pour réaliser les vols privés. Ainsi, le personnel chargé d'assister ces vols va également avoir bien d'autres missions, notamment sur les vols commerciaux. Les salariés sont polyvalents.

A l'aéroport de Montpellier Méditerranée, le responsable de l'aviation générale est officiellement seul et c'est le service trafic qui gère les vols privés. A titre d'exemple, sur l'escale de Tarbes Lourdes Pyrénées c'est le service passage et donc les agents d'escale aéroportuaires qui se chargent des vols d'affaires à côté de leur travail sur les vols commerciaux.

Puis, la polyvalence s'applique dans une autre mesure sur les petites escales aéroportuaires lors du traitement de vol pur. Contrairement aux grands aéroports qui possèdent un service piste effectuant le parcage des aéronefs et toutes les missions autour de l'avion, ou détiennent plusieurs contrats avec les sociétés de catering qui déposent directement les commandes dans les avions, les petites escales, elles, fonctionnent bien différemment pour plusieurs raisons. En effet, la quantité de vols privés n'est pas assez importante pour avoir autant de personnel embauché. Pour le cas de l'aéroport de Montpellier, le responsable de l'aviation générale ou les agents de trafic réalisent toutes les missions du vol. De ce fait, ils opèrent les tâches de piste (guidage de l'avion sur le point de parking, mise en place des cales et cônes, départs arrivées des aéronefs), assurent le service bagage, s'occupent du café, eau chaude et glaçons. Au niveau administratif, ils réalisent également la facturation des vols, le mailing comprenant les demandes d'assistance et différentes requêtes des compagnies aériennes et l'accueil téléphonique pour les demandes en direct. Évidemment ils se chargent aussi de satisfaire toutes les demandes des équipages, cela peut toucher à l'avion mais aussi à leur séjour à Montpellier avec des renseignements sur les hôtels ou la réservation de taxis, là où les grandes escales ont un pôle d'accueil et un pôle d'assistance aux opérations pour effectuer ces missions. Enfin, ces employés traitent aussi les passagers, de leur arrivée au terminal affaires jusqu'à leur acheminement à l'avion en voiture et répondent à toutes leurs demandes.

De cette manière, là où une dizaine de personnes peut être mobilisée sur une grande escale pour le traitement d'un seul vol, une seule et unique personne sera chargée de tout réaliser sur un petit aéroport.

Enfin, malgré le rythme très saisonnier qui anime les petites structures comme celle de LFMT, aucune embauche n'est réalisée pour la saison estivale afin de pallier aux besoins. A contrario, les équipes des grands aéroports triplent sur la saison estivale pour faire face à la forte affluence.

#### c. Prestataires externes

A Montpellier Méditerranée, les prestataires sont très réduits et une seule entreprise de catering est listée. Elle se trouve à proximité de l'aéroport mais c'est à celui qui traite l'avion d'aller en voiture récupérer la commande. La vaisselle et le linge des avions sont en général alors pris en charge par les équipages. Cela dit, la personne en charge du vol peut tout de même déposer la vaisselle et le linge à l'entreprise de catering si nécessaire.

A l'inverse des grandes escales, aucune compagnie aérienne n'a de représentant sur place et aucun représentant ne fait de déplacements réguliers pour assurer l'accueil des vols.

Le service des douanes est celui qui s'occupe des avions commerciaux, il faut donc leur téléphoner et les prévenir pour qu'ils réalisent le déplacement jusqu'au terminal affaires.

#### d. Politique des petites escales

Les aéroports français qui ne sont pas spécialisés et entièrement consacrés à l'aviation d'affaires ou ceux recevant peu de vols font donc face à cette double activité entre les avions commerciaux et privés.

Pour exemple, l'aéroport Montpellier Méditerranée sur une journée type du 14 juillet 2023 va traiter 34 vols commerciaux<sup>44</sup>, pour 4 vols privés<sup>45</sup>. Certes, le nombre de vols

---

<sup>44</sup> Fiche de répartition avion du 14 juillet 2023 de l'aéroport Montpellier Méditerranée

d'aviation générale reste imprévisible et irrégulier, néanmoins, à l'année l'aviation commerciale est l'activité principale de l'aéroport.

Dès lors, les petites escales aéroportuaires ne peuvent pas compter entièrement sur cette activité. Déjà puisqu'elle est imprévisible mais aussi car elle ne peut assurer des emplois stables à l'année. Ainsi, c'est tout une politique qui est recalculée, l'aviation commerciale étant une activité plus sûre et plus fiable en raison du dépôt des programmes de vols et des liens étroits entre les compagnies et aéroports. Les petits aéroports ne se concentrent donc pas sur l'activité d'affaires bien que celle-ci rapporte beaucoup plus financièrement.

La politique des petites escales reste donc très orientée sur le développement et le traitement des vols commerciaux avant les vols d'affaires. C'est pourquoi les employés favorisent eux aussi le traitement des vols commerciaux sur ceux de l'aviation d'affaires. Notamment parce qu'ils sont eux même d'abord employés sur des postes de l'aviation commerciale comme les agents d'escale ou agents de trafic mais aussi car ils sont souvent soutenus par la politique générale de l'aéroport ou de l'entreprise assistante. Le responsable de l'aviation générale à Montpellier l'exprime aussi concernant son escale dans l'échange que nous avons eu « *La direction soutient le fait que la priorité de traitement sera toujours sur l'aviation commerciale* » (page 122) .

Ainsi, il est complexe pour les petites escales d'améliorer leur qualité de traitement de vols et de répondre à la hausse des demandes dans un tel contexte. Sans moyens humains mis en place, il est très compliqué de gérer l'activité mais pour l'aéroport maîtriser cela est tout aussi complexe. Les structures sont conscientes des enjeux de l'aviation d'affaires mais partagées, car avec leur activité commerciale à côté, plus importante et impactante, il est très difficile de réussir à mettre en avant cet aspect.

Les aéroports de petite ou moyenne taille utilisent donc différentes techniques pour gérer cette double activité. C'est alors que des problématiques peuvent s'imposer.

---

<sup>45</sup> Données récupérées via le système de traitement des vols de l'aéroport de Montpellier MyHandling, chiffres uniquement AviaVip

Comment gérer cette double activité et assurer un traitement qualitatif des vols privés sur l'escale ?

L'aéroport de Montpellier Méditerranée répond à cette hausse des vols et sa nécessité de traitement par l'instauration de la polyvalence des employés. Dès lors, le service Trafic de l'aéroport qui s'assure de gérer les vols commerciaux, assure également l'assistance des jets privés. C'est le cas de plusieurs petites escales comme l'aéroport de Biarritz, qui fait appel au service de piste du côté commercial pour venir aider en renfort sur l'aviation d'affaires par exemple.

## 1.2 Polyvalence des employés

L'augmentation des vols d'aviation d'affaires a amené les petites escales aéroportuaires à réagir. De ce fait, presque toutes ont trouvé une solution de gestion : la polyvalence des employés. Le terme « polyvalence » s'applique ici aux personnes et désigne quelqu'un « *qui possède plusieurs aptitudes ou capacités, qui peut remplir plusieurs fonctions* » mais encore « *qui s'exerce dans plusieurs domaines ; qui touche plusieurs domaines* »<sup>46</sup>. Ainsi, c'est exactement le sens du terme qui s'applique aux salariés des petites escales qui sont amenés à réaliser plusieurs tâches, accomplir diverses demandes ou encore répondre à de multiples exigences.

Cela dit, le traitement des vols d'affaires sur les petites escales est géré par la polyvalence mais sous deux aspects différents. D'une part car certains salariés qui sont amenés à gérer les jets d'affaires ne sont pas du tout spécialisés dans le traitement de ceux-ci, comme les agents de trafic de l'aéroport de Montpellier Méditerranée qui assurent le traitement des vols commerciaux puis des vols privés. D'autre part, car sur les petites escales, une seule personne est chargée de réaliser toutes les missions touchant à l'avion, à savoir les tâches de piste, d'accueil, d'administration, de facturation... puisque ces différents services ne sont pas présents sur les petites plateformes.

---

<sup>46</sup> Définition du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales

Cette solution des petites plateformes d'employer des salariés polyvalents pour traiter l'aviation d'affaires est une pratique très courante, mais est-ce une réponse optimale ?

a. Bénéfices de la polyvalence

La polyvalence des employés est intéressante pour les entreprises pour diverses raisons. Tout d'abord, l'une des raisons les plus évidentes reste celle du bénéfice financier que cela apporte à l'employeur. Daniel Cohen, auteur de « *La polyvalence dans le travail est-elle toxique ?* »<sup>47</sup> évoque la polyvalence comme étant la nouvelle manière de gagner en rentabilité « *le nouveau régime cherche désormais à réaliser des économies en compressant le plus grand nombre possible de tâches sur la même personne* » (page 5). Dans le cas des petites escales aéroportuaires, les agents affectés sur les avions de lignes commerciaux sont aussi ceux qui réalisent les vols privés. Dans le cas de l'aéroport de Montpellier par exemple, avoir des agents de trafic capable de réaliser les vols privés évite à l'aéroport d'employer des personnes spécifiquement pour ses missions. Cela permet donc d'optimiser au maximum les ressources en personnel et ainsi de gagner en rentabilité et en productivité puisque cela sollicite moins de nécessité d'embauche et moins de frais de formation. Le responsable de l'aviation générale de l'escale de Montpellier le précise également « *Payer un agent pour faire le travail de deux personnes, c'est une optimisation de la productivité, qui n'est pas négligeable pour l'employeur.* » (page 121)

Le second bénéfice de la polyvalence du travail sur les petites escales va être celui de la disponibilité du personnel. Former et demander au personnel de réaliser le traitement des vols privés et commerciaux permet à l'escale d'avoir en permanence une personne capable d'assurer le traitement d'un vol privé. Ainsi, un vol privé ne pourra être refusé sur le temps d'ouverture de l'aéroport et lorsqu'un employé est présent sur son temps de travail. Si une seule et unique personne gère le service de l'aviation générale, elle ne peut être présente toute la journée. Tandis que, si tout un service est capable de traiter

---

<sup>47</sup> Daniel Cohen, « La polyvalence dans le travail est-elle toxique? », 2000, Esprit, No.260, pp 59-69, page 5

les vols d'affaires, il y aura forcément une personne disponible à tout moment de la journée. D'autant plus que les vols commerciaux se trouvent sur une tranche horaire assez large pour couvrir une journée de six heures du matin à vingt-deux heures.

#### b. Dangers de la polyvalence

Si la polyvalence semble donc être la bonne réponse à la gestion des traitements des vols d'affaires sur les petites escales aéroportuaires, celle-ci présente quelques risques.

Divers chercheurs ont abordé le sujet de la polyvalence au travail qui trouve sa pertinence dans notre étude.

Dans un domaine aussi précis et rigoureux que celui de l'aérien, la polyvalence comporte quelques dangers. Lorsqu'elle est appliquée aux petites escales aéroportuaires qui demandent par exemple aux agents de trafic spécialisés dans les vols commerciaux de traiter des vols d'affaires, cela comporte quelques risques. Ils connaissent et sont formés succinctement au travail, mais ne sont pas des agents d'opérations aériennes de l'aviation privée. Lors de la lecture de l'ouvrage « *La polyvalence et ses contradictions* » de Christophe Everaere<sup>48</sup> le chercheur soutient une théorie très pertinente qui explique qu'être spécialiste dans son travail permet en fait d'acquérir une expertise bien particulière. Ainsi, la polyvalence empêcherait les employés de réaliser un travail irréprochable en assurant trop de missions diverses. Non seulement, l'employé qui traite les vols privés n'est pas spécialiste de ces missions mais il peut aussi accomplir des missions qui ne sont pas les siennes, être distrait et moins expert dans son propre travail. Dès lors, mettre un agent de trafic ou un agent d'escale sur le traitement de vols privés le ferait perdre en maîtrise sur son propre travail. En effet, lorsque l'on observe sur le terrain un agent de trafic pris entre deux vols qui doit à la fois gérer le départ d'un vol privé mais aussi d'un vol commercial, nous comprenons la difficulté de gestion de la situation et les dangers que cela peut comporter.

---

<sup>48</sup> Christophe Everaere, "*La polyvalence et ses contradictions*", Revue française de gestion industrielle, vol 27, n4, p90 à 105

Puis, la polyvalence peut aussi trouver ses limites dans l'apport pour les salariés. Certes, pratiquer plusieurs activités peut être enrichissant pour des connaissances et compétences personnelles, mais il est aussi important de mentionner que cela peut être difficile à gérer pour certaines personnes. Sur des petites escales aéroportuaires, le traitement des vols commerciaux et privés est extrêmement différent et peut s'imposer aux salariés comme une contrainte. Le danger est d'autant plus présent que l'aspect sécuritaire dans le milieu aérien est le plus important. Le travail sur deux postes et souvent en simultané est de fait une situation très délicate. Le responsable de l'aviation générale à LFMT le souligne également très bien lorsqu'il évoque le travail des agents de trafic sur les vols privés « *Pour le salarié, ce système est générateur de stress en cas de vols simultanés (AC & AG). Le stress est lui-même générateur de fatigue. La fatigue causée par une grande amplitude, voire cumulée depuis plusieurs jours, peut avoir une influence sur la vigilance, et ainsi entraîner des erreurs vis-à-vis de la sûreté (voire créer des situations d'insécurité impliquant une sortie des procédures)* » (page 121)

Ainsi, la polyvalence trouverait ses limites dans l'humain plutôt que dans l'entreprise. Le traitement des vols privés, en constante augmentation depuis des années, a amené les entreprises à répondre par la polyvalence de leurs employés. Mais ceux-ci sont très souvent employés pour des tâches tout à fait différentes et n'ont pas d'autres choix que de réaliser quand même ces missions. Ce type de gestion est pertinent car l'irrégularité des vols, la saisonnalité et la difficulté des prévisions des vols d'affaires sont complexes à gérer pour l'aéroport, mais il est important d'en soulever ses problématiques. Les employés peuvent perdre en maîtrise sur le poste de base et se fatiguer dans la réalisation de trop de missions différentes. Sur les petites escales aéroportuaires françaises, la polyvalence est la particularité première des fonctionnements des aéroports mais cela ne veut pas dire qu'elle est la solution parfaite pour répondre aux nécessités, notamment celles touchant à l'aviation d'affaires.

### I.3 Forces des petites escales

Si les grandes escales semblent à priori avoir tout pour ravir les passagers des vols privés avec leurs services efficaces, organisés et rapides, leurs nombreux prestataires, leur personnel disponible 24h/24h, l'habitude du traitement, la connaissance du milieu etc. Les petites escales ont aussi leurs atouts et de nombreux voyageurs privés apprécient de transiter par les petites escales pour diverses raisons.

#### a. Rapidité du traitement passager

Comme exprimé précédemment lors des attentes de la clientèle, les passagers d'affaires souhaitent une rapidité de prise en charge et de traitement. C'est ici où la puissance des petites plateformes intervient comme le souligne le responsable de la Business Unit des Aéroports de la Côte d'Azur lors de notre entretien « *La force des petites escales c'est le temps gagné et les clients attendent ça, de la rapidité* ». (page 100) Et en effet, lorsque l'on compare le temps passé d'un aéroport à un autre, la différence peut être marquante. Sur l'aéroport de Nice le parcours passager en plein mois de juillet peut mettre jusqu'à trente minutes comprenant le temps d'accès au terminal avec un tout petit parking saturé toute la journée, l'arrivée au bon FBO, le passage d'information entre les équipages et le handler afin de savoir si le vol est prêt, le passage de la sûreté qui peut être saturé en raison des centaines de vols par jours et enfin le trajet jusqu'à l'avion. De plus, l'aéroport de Nice dispose d'un parking réservé uniquement aux avions privés, appelé le parking Kilo mais celui-ci se trouve relativement loin du terminal d'affaires.

Sur des petits aéroports, l'arrivée du passager se fait directement au terminal, le peu de vol quotidien permet une fluidité dans le traitement du passager directement. Le passager ne passe pas la sécurité si les vols sont Schengen. Il peut donc directement se faire amener à l'avion. Dans le cas de l'aéroport de Montpellier Méditerranée, le chemin passager peut se faire en cinq minutes selon les parkings avions.

D'autres petits aéroports proposent des parcours encore plus pratiques et rapides comme le mentionne le responsable de la Business Unit ACA « *A Saint Tropez et Avignon par exemple, on peut arriver directement aux pieds de l'avion en voiture pour les vols Schengen* » (page 100). Ainsi les passagers n'ont même pas à sortir de leurs taxis, ceux-ci arrivent à l'avion sans aucune transition, ce qu'aucune grande escale ne pourra pratiquer, excepté pour les vols diplomatiques.

Ainsi, cet avantage ne peut être rattrapé par les grandes escales aéroportuaires en raison de leur fort trafic et de l'aménagement de leurs infrastructures.

Cette force est particulièrement appréciée par les passagers qui cherchent de la rapidité et de la discrétion. Ce phénomène est observable en Europe sur l'aéroport de Lisbonne qui n'est pas du tout aménagé pour les vols d'affaires, proposant un circuit passager très long et périlleux. C'est donc vers l'aéroport de Cascais, à 30km de Lisbonne, que les passagers des vols privés se tournent. Un meilleur traitement, un cheminement plus rapide et plus simple, les passagers désertent peu à peu le grand aéroport pour poser sur le petit.

En France, on remarque ce même phénomène sur l'aéroport de Cannes, qui, certes ne peut accueillir les mêmes appareils que Nice et n'a pas la capacité d'accueil parkings, mais qui en été attire des passagers par sa simplicité de passage. Les voyageurs viennent ensuite à Nice par une connexion hélicoptères ou voiture mais choisissent Cannes afin d'éviter la foule et parfois l'attente.

Sur ce même schéma, l'aéroport de Saint Nazaire traite aussi différents vols de la plateforme de Nantes. La différence pour Nantes avec l'aéroport de Nice par exemple, va être sa saturation sur tous les niveaux. La capacité aéroportuaire est complètement saturée ce qui empêche les avions de stationner la nuit ou simplement de rester au sol trop longtemps. Les passagers empruntent le poste inspection filtrage des avions commerciaux malgré la forte affluence quotidienne. Malgré tout, le traitement des vols d'affaires a évolué avec le temps et l'escale a embauché plus de personnel pour traiter les vols depuis quelques années. Mais, longtemps l'escale de Nantes était gérée par une seule personne, ou deux, alors même que le trafic y était assez conséquent. Cette

particularité de l'aéroport de Nantes permet donc aux petits aéroports alentours de bénéficier de nombreux vols d'affaires. L'aérodrome de la Roche sur Yon, en Vendée, accueille même les locaux de la compagnie aérienne privée SD Aviation.

#### b. Avantages pour les compagnies aériennes

Pour le traitement des avions et des compagnies aériennes, de nombreux bénéfices existent aussi sur les petites plateformes.

Pour les pilotes de compagnies aériennes privées, l'un des points majeurs dans le traitement de leur avion est le "refuelling"<sup>49</sup>. En effet, les avions d'affaires peuvent faire des escales plutôt longues parfois ou des escales de nuit, mais en général le temps passé sur l'aéroport est relativement court. Souvent les avions viennent récupérer des passagers ou les déposer et repartent ensuite à leurs bases principales. Sur les grandes escales aéroportuaires, le délai de "refuelling" peut être extrêmement long et cela engendre des conséquences. Les avions commerciaux sont prioritaires sur les vols privés et la quantité de vols d'affaires nécessitant du fuel est souvent importante. Ainsi, il est courant que les équipages attendent des heures pour refueller leur avion comme le précise l'agent des opérations de l'aéroport de Nice dans notre entretien « *Des fois, la compagnie se retrouve avec des délais de deux ou trois heures le temps que le camion traite tous les avions prioritaires puis les avions privés par ordre d'appel* » (page 106) Cela peut causer du retard pour les vols mais plus important encore des hors amplitudes<sup>50</sup> pour les équipages qui ne peuvent ensuite repartir légalement. Il est très courant que ce type de problème intervienne sur les grandes escales. Ce souci externe impacte directement la qualité de services de l'aéroport. En revanche pour les petites plateformes, ce type de problème n'est que très rare. Le trafic étant plutôt bien réparti et sans heures d'affluences, les prestataires externes comme le fuel ne font pas face à ce type de difficultés. Certes, les agents sont tout de même affectés sur les vols commerciaux mais l'attente reste moins importante car le nombre de vols est limité.

---

<sup>49</sup> Le fait de mettre du carburant dans l'avion

<sup>50</sup> Le hors amplitude désigne le fait de dépasser le nombre d'heures maximales de travail autorisées légalement et le manque des heures légales de repos équipages.

Cela s'avère donc être un grand avantage pour les équipages qui parfois s'organisent durant leurs vols pour pouvoir remettre du carburant sur les petites plateformes.

Sur un autre point, les petites escales sont aussi avantageuses pour les compagnies et équipages concernant les formalités administratives touchant aux demandes de handling. Les plateformes parisiennes, niçoises et lyonnaises sont soumises à des slots, aussi appelés créneaux afin de coordonner au mieux les vols de l'aéroport. De ce fait, lorsqu'une compagnie aérienne souhaite poser ou partir de l'un de ces aéroports, l'assistance en escale doit saisir la demande dans le système COHOR<sup>51</sup>. L'association se charge d'accorder les créneaux horaires pour les aéronefs afin d'éviter les saturations des avions au sol. De cette manière, les compagnies aériennes sont soumises à une attente avant la validation de leur venue sur ces aéroports. De plus, il arrive que les horaires demandés ne soient pas accordés et donc refusés ou bien modifiés parfois sur des heures de différence. De ce fait, les compagnies aériennes doivent déposer leurs demandes des mois avant afin de pouvoir être certaines d'avoir les slots qu'elles souhaitent. A contrario, les petits aéroports n'ont aucune restriction concernant les horaires. A partir du moment où ils envoient une demande d'assistance, celle-ci est presque automatiquement validée. Cela permet une certaine spontanéité dans la demande et une facilité pour les compagnies mais aussi pour les passagers qui n'ont aucune attente concernant la validation de leur vol.

Enfin, un autre point positif soulevé par le responsable de l'aviation générale sur l'escale de Montpellier, est la bonne entente entre les parties prenantes de l'activité d'affaires sur les petites escales. Cela est un point plus général mais qui mérite d'être souligné car il facilite et impacte directement le déroulement des vols. Un petit aéroport contient donc peu d'intervenants externes comme à Montpellier où une seule entreprise de catering est listée. Celle-ci réalise les commandes de repas mais a aussi en charge la vaisselle et le linge. La bonne entente et la proximité des liens en raison de la faible quantité d'intervenants est précieuse. Cela permet parfois de se sauver de certaines situations lorsque des complications se présentent. L'entreprise de catering qui est la seule à travailler avec le terminal d'aviation d'affaires s'organise parfois pour aider au

---

<sup>51</sup> Association pour la coordination des horaires des aéroports français

mieux les agents de trafic, notamment lors des demandes de dernière minute. De même pour le poste de contrôle d'exploitation qui facilite très régulièrement le travail des agents de l'aviation d'affaires en raison de la proximité des liens entre tous les salariés. Les passagers ne le ressentent pas forcément mais l'aide apportée par la bonne entente est un vrai point positif. Les grandes escales qui détiennent de nombreux contrats avec beaucoup d'entreprises différentes ont des liens strictement professionnels qui peuvent parfois être bloquants pour des demandes spécifiques.

### c. La rentabilité de l'activité pour les aéroports

L'aviation d'affaires est une activité très particulière qui a un fort impact financier. Pour les aéroports, l'activité, bien que difficile à gérer dans les faits, est très rentable pour l'escale.

Le traitement d'un vol privé coûte très cher et la rentabilité pour l'aéroport est premièrement observable lorsque l'on regarde le prix de l'assistance.

Les petites plateformes sont beaucoup plus libres dans l'instauration des tarifs de cette activité que pour les avions commerciaux. En effet, dans l'aviation commerciale, la concurrence est très rude, ce sont les compagnies aériennes qui ont les cartes en main pour décider où elles souhaitent poser et c'est à l'aéroport de les attirer sur leur sol et de s'adapter. Dans l'aviation d'affaires, la compagnie aérienne n'a pas d'autres choix que de poser sur cet aéroport car elle répond à une demande d'un tiers. De ce fait, c'est l'aéroport qui a les cartes en main. Les compagnies ne négocient pas les tarifs qu'ils soient ceux de l'aéroport ou de la société d'assistance en escale. Par conséquent, tous les services effectués pour l'avion sont très onéreux. A titre d'exemple, la facturation d'une poubelle sur l'escale de Montpellier est de l'ordre d'une soixantaine d'euros. L'impression des briefings de vols est calculée par feuille imprimée. Le café et l'eau chaude, missions gérées par l'agent en charge du vol sont facturées également très chères. Cela dit, aucun équipage ne négocie et ne demande de réduction sauf en cas de problème rencontré dans le traitement du vol. En fait, le traitement des vols privés n'est

pas soumis aux discussions et aux négociations. L'aéroport ou l'assistant est maître des tarifs appliqués et la compagnie aérienne n'a pas d'autres options que d'accepter cela.

De plus, l'aviation commerciale nécessite de grandes ressources matérielles (tapis bagages, escabeaux, GPU<sup>52</sup>, matériel du périmètre de sécurité avion...) et humaines. Pour un avion de ligne commercial, trois agents d'escale, un superviseur, un agent de trafic et au moins cinq agents de piste sont mobilisés. Pour certaines compagnies, c'est parfois même plus de salariés. En revanche, le traitement d'un vol privé sur les petits aéroports ne sollicite qu'un seul et unique employé. D'un point de vue matériel, l'utilisation du van pour aller chercher les passagers et équipages et récupérer les bagages est le seul outil nécessaire. Pour l'entreprise, la rentabilité est aussi visible à ce niveau.

En définitive, les petites escales ont de grandes forces de leurs côtés. La principale est la rapidité du traitement passager qu'elles proposent face aux grandes escales pour qui cela est un véritable frein. Pour les compagnies aériennes, de nombreux points sont appréciables comme l'avantage du temps de « refuelling » et la fluidité des demandes d'assistance. La bonne entente entre les partenaires est aussi un privilège qu'il est compliqué de voir d'un point de vue extérieur mais qui est pourtant un réel atout. Enfin, les aéroports eux-mêmes bénéficient d'une certaine liberté sur la fixation des tarifs et leur application.

---

<sup>52</sup> Ground Power Unit

# Chapitre 2 : Adaptation à la hausse du trafic

## II.1 Les limites de l'infrastructure

Les petites structures aéroportuaires tentent donc de s'adapter au mieux à la hausse du trafic d'affaires depuis quelques années. Cependant, certains éléments bloquants les empêchent de s'étendre comme elles le souhaitent.

### a. Une capacité d'accueil limitée

Bien que les petits aéroports s'engagent au maximum dans le traitement des avions privés, ceux-ci ne peuvent tout de même pas aller au-delà de leurs limites. La première limite est celle de l'infrastructure qui vient souvent restreindre le développement des ambitions.

Les petites escales aéroportuaires ont premièrement des capacités d'accueil des avions et passagers bien plus limitées que les grandes escales. Là où l'escale de Nice regroupe une centaine de parkings pour les aéronefs et réserve même un espace totalement dédié à l'aviation d'affaires sur son aéroport (le parking Kilo), les petites escales ont une capacité très limitée.

Les petites plateformes n'ont parfois aucun parking déterminé pour l'aviation d'affaires et utilisent donc les parkings des avions de lignes commerciales. Encore faut-il que ceux-ci soient disponibles lors d'une arrivée de jet privé.

L'aéroport de Montpellier comprend une quinzaine de parkings pour l'activité. Un espace est spécifiquement dédié proche du terminal affaires (le parking Echo) et se trouve très pratique pour le traitement quotidien mais celui-ci se compose seulement de huit places. Ainsi, bien que d'autres postes avions se trouvent sur l'aéroport, ceux-ci sont bien plus éloignés et donc plus complexe à traiter. Pour traiter les avions sur des postes éloignés, les autorités et l'infrastructure imposent le passage de la partie critique à accès réglementé. Dès lors, le traitement du vol est bien plus loin et complexe.

Lorsque la totalité des places des parkings avions sont occupées, l'escale se voit donc en difficultés. Il devient donc impossible d'accueillir de nouveaux avions et d'augmenter le nombre de mouvements. Ce frein est récurrent sur les petites escales qui ne peuvent engager des travaux d'agrandissement pour leurs parkings.

De même le problème peut se poser pour l'accueil des avions en termes de poids maximum autorisé en piste. Certains petits aéroports, du fait de leur courte piste ne peuvent accueillir tous les types d'avions. Ainsi l'aéroport de Cannes qui est pourtant un acteur majeur du trafic affaires ne peut accueillir de gros porteurs qui favoriseront donc par obligation le traitement de leurs vols sur Nice. Certaines petites structures sont en revanche favorisées par d'autres activités présentes dans la région qui leur permettent d'accueillir tout type d'appareils. C'est le cas de l'aéroport de Tarbes qui comprend une entreprise de démantelage d'avion (Tarmac) et possède donc une piste capable de recevoir les « *very light jets* » jusqu'aux plus gros avions de lignes comme les A380 ou B747. Saint Nazaire est aussi avantagé du fait des usines Airbus qui se trouvent dans la ville et dont le Béluga pose régulièrement sur sa piste. Puis, au-delà de la piste qui limite l'arrivée de certains aéronefs, il faut également avoir le matériel pour traiter les appareils. Un B747 aura besoin de personnel qualifié et de matériel spécifique dont les petits avions n'ont pas la nécessité (escabeaux, cales, tapis de chargement en soute..).

Enfin, la capacité d'accueil peut aussi se traduire au niveau de l'accueil des passagers et équipages dans l'infrastructure aéroportuaire elle-même. Pour les plus petits terminaux, il peut parfois être laborieux de recevoir plusieurs vols simultanément. Les petites escales sont souvent dotées d'un seul salon pour les équipages mais aussi pour les passagers. Si deux vols avec des passagers se trouvent aux mêmes horaires, le salon sera donc déjà complet. Dans le cas d'aéroports qui n'ont pas de terminal dédié ou même de salon spécifique, cela est encore plus complexe car les passagers attendent dans les espaces dédiés aux avions commerciaux avec tous les autres voyageurs.

Ces limites de structure sont une vraie problématique pour les aéroports qui ne peuvent remédier à cela facilement. Si la capacité des parkings avions est pleine, il ne s'agit pas de régler la contrainte rapidement en ouvrant d'autres postes avions. Les

limites sont financières, l'espace d'usage est réduit et enfin ce type de décision est en général à évoquer avec l'aéroport qui se charge de la gestion. Dès lors, les décisions reviennent rarement à ceux qui traitent les avions privés comme les FBO, handlers et franchisés.

#### b. Saisonnalité et imprévisibilité du trafic d'affaires

Une autre limite au développement du trafic affaires et à son adaptation va être l'inégalité de trafic à l'année qui est complexe à gérer pour les petites plateformes. Si, comme vu précédemment, certains aéroports passent par la polyvalence pour gérer au mieux les embauches et l'assistance des vols privés, parfois la saisonnalité est bien plus conséquente et engendre diverses problématiques.

L'aviation d'affaires peut se trouver difficilement gérable lorsque son trafic n'est pas prévisible. La particularité du milieu est le service à la demande qui engendre pour les aéroports de répondre vite et qualitativement aux demandes des clients. Dès lors il peut s'avérer complexe d'assurer convenablement le traitement des vols s'il n'y pas le personnel en conséquence.

De même la forte saisonnalité qui marque les aéroports français dans le secteur de l'aviation d'affaires est difficile à gérer. Le personnel à l'année est réduit mais l'embauche en saison est très forte. Cependant le facteur de l'imprévisibilité se rajoute. Si dans l'aviation commerciale, les compagnies aériennes déposent des programmes de vols jusqu'à six mois avant, les vols privés peuvent se déclencher du jour au lendemain.

Ainsi, les conséquences des facteurs de la saisonnalité et de l'imprévisibilité des vols privés sur les petites escales vont être la difficulté de prévision d'embauche et la difficulté d'assurer l'explosion des vols privés en saison estivale. Cela en revient aux limites de l'infrastructure également.

### c. Limites financières

Des limites financières peuvent aussi s'imposer aux petites escales aéroportuaires et engendrent diverses conséquences.

Premièrement, sans revenus constants et certains, l'escale ne peut miser sur des revenus fixes qu'ils soient issus de l'activité commerciale ou privée. Sur le secteur de l'aviation d'affaires spécifiquement, les petits aéroports ne peuvent souvent pas investir pour développer ce segment si les prévisions de trafic sont imprévisibles. En réalité, l'intérêt de développer ce segment et de mettre les moyens financiers pour améliorer ce service peut paraître inutile au vu de la quantité de trafic à l'année. L'investissement coûte cher pour un trafic trop léger et irrégulier. Cela a été le grand tiraillement de plusieurs escales, notamment celle de Rodez-Aveyron qui a finalement investi dans la création d'un FBO en concevant un lounge et une conciergerie.

Mais pour certaines petites escales, l'investissement financier n'en vaut pas le coup. Ainsi, la qualité de service se retrouve complètement affectée. Rares sont les petits aéroports avec un service parfaitement organisé. Souvent ces structures font comme elles peuvent et répondent aux besoins de l'aviation d'affaires avec leurs moyens. Les demandes des équipages et passagers sont difficilement réalisables, peu de services sont disponibles sur place et cela est un véritable frein pour l'activité. A titre d'exemple, certains petits aéroports peinent à fournir le café et des glaçons à certains avions. De même les partenaires sont limités, les entreprises de catering et de ménage sont rarement en contrat avec ces aéroports.

## II. 2 Contraintes environnementales

Depuis plusieurs années, la conscience écologique des utilisateurs de l'aérien s'est réveillée à la suite de nombreuses prises de consciences mises en avant par différents médias et personnalités. Rapidement, l'aviation s'est retrouvée au cœur des

inquiétudes et l'aviation d'affaires, quant à elle, se retrouve de plus en plus pointée du doigt.

Des premières dénonciations aux divers questionnements, au fil du temps, le secteur a été dénoncé et plusieurs mouvements protecteurs de l'environnement sont apparus. Leurs objectifs étant de montrer l'impact écologique du transport aérien et souhaiter sa réduction à l'échelle mondiale. Ces accusations peuvent se révéler être de véritables menaces pour l'aviation d'affaires, mais aussi les aéroports qui se retrouvent mis dans la boucle.

#### a. La pression écologique

C'est en 2018 que le sujet se trouve mis en avant. La jeune militante suédoise Greta Thunberg, engagée depuis déjà de nombreuses années dans la lutte contre le réchauffement climatique lance un mouvement puissant : le « *flygskam* ». Celui-ci désigne la honte de prendre l'avion en suédois. Greta Thunberg s'attaque violemment à l'impact écologique du transport aérien et accuse notamment les vols intérieurs d'être extrêmement polluant tandis que d'autres moyens de transport sont une meilleure alternative. Ce mouvement, au-delà d'avoir un impact sur la baisse des chiffres du transport aérien, notamment en Suède où on estime une baisse de 22% sur la demande de vols intérieurs<sup>53</sup>, va avoir surtout une résonance dans les habitudes des voyageurs. Prise de conscience, changements de consommation et interrogations, les voyageurs ne pensent désormais plus de la même manière. Du côté de l'aviation d'affaires, la jeune activiste partage son dégoût lors de sa venue au Forum de Davos en 2020 en Suisse ayant pour thème « *Improving the state of the world* »<sup>54</sup> et pour préoccupation principale le réchauffement climatique. Alors qu'elle rejoint l'évènement en trente-deux heures de train, elle réalise que plus de la moitié des trois mille participants arrivent en jet privé. Elle dénonce alors l'hypocrisie des intervenants mais surtout l'effet immense de la pollution de ces avions privés. C'est un premier coup pour l'image de l'aviation

---

<sup>53</sup> Angelica Eriksson, "Shame to cool? An empirical study on how Flygskam has affected demand for domestic flights in Sweden", Uppsala universitet, 2021

<sup>54</sup> Traduction libre : Améliorer l'état du monde

d'affaires qui se trouvait parfois protégée derrière l'aviation commerciale plus impressionnante et plus impactante.

En avril 2022, l'aviation d'affaires se retrouve à nouveau au cœur des scandales. Des militants écologistes se penchent sur les trajets effectués en jets privés et les mettent en avant sur les réseaux sociaux. L'objectif étant de repérer les vols les plus polluants et termes de temps de vols et les personnalités les plus polluantes du monde en suivant tous leurs vols. Parmi les cibles principales, des américains comme Elon Musk ou Drake, mais du côté français les vols sont très surveillés. Les politiques et fortunes de France comme Bernard Arnaud, le groupe Total ou Bouygues sont dénoncés et les incompréhensions sont mises en avant par les militants quant aux très nombreux déplacements quotidiens en jets privés en pleine urgence climatique.

En France, l'opinion publique a été saisie à nouveau en septembre 2022 lors d'un déplacement du Paris Saint Germain en jet privé pour relier Paris à Nantes. Mis en avant par la SNCF, ce trajet a été un véritable scandale qui a, là encore, appuyé sur l'impact d'un tel vol pour la planète. D'autant plus que celui-ci aurait pu être facilement évité.

#### b. Les institutions aériennes et l'écologie

L'opinion publique a donc un avis bien tranché sur l'utilisation des jets privés pour des particuliers qui constitue une vraie menace pour le secteur. Pour cela, les institutions mondiales et françaises tentent de calmer la situation en réagissant de diverses manières.

A l'échelle mondiale, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) introduit en 2016 CORSIA pour « *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* »<sup>55</sup>. Le concept englobe l'aviation commerciale sous tous ses angles, soit les vols sous contrats commerciaux qui peuvent être des vols d'affaires. Le but de CORSIA est le suivant : « *Toutes les émissions de CO2 dépassant le niveau des émissions atteint en 2020 seront compensées par l'acquisition de "crédits de réduction des émissions de*

---

<sup>55</sup> Traduction libre : Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale

CO2" acquis sur un marché alimenté par des secteurs d'activité qui réduisent leurs émissions ». <sup>56</sup> De ce fait, depuis 2020, les pays volontaires (104 sur 196) se doivent d'informer ou de laisser les autorités accéder aux émissions de CO2 de leurs compagnies et compenser leurs empreintes. CORSIA est accompagné de nombreuses mesures visant à améliorer le futur de l'aviation comme les progrès technologiques des avions pour réduire leurs impacts, le travail des opérations et surtout le changement vers le carburant durable d'aviation (SAF<sup>57</sup>).

Sur le plan européen, l'European Business Aviation Association (EBAA) notifie les efforts des avions privés en termes d'écologie. L'association souligne les mesures prises par les aéronefs et compagnies en termes de réduction des vitesses d'approches et des circuits, mais évoque surtout l'arrivée du carburant d'aviation durable. En effet, depuis quelques années les carburants plus responsables pour l'aviation font leur arrivée dans le milieu et s'imposent comme le premier levier de décarbonisation du transport aérien dans le futur. Aujourd'hui, plusieurs carburants durables sont produits par diverses voies autres que le fossile mais seulement deux sont accrédités par l'OACI.

L'aéroport du Bourget en 2021 est devenu le premier aéroport français à proposer du SAF sur son escale. L'impact est d'autant plus marquant que la première escale à bénéficier de cette avancée est une escale d'affaires.

Depuis, les escales de Bordeaux et Clermont Ferrand sont elles aussi alimentées de manière permanente. Pour autant, le coût du SAF étant bien plus élevé que celui du kérosène classique, son utilisation reste encore timide.

En 2009, deux acteurs majeurs dans le secteur de l'aviation d'affaires se sont associés : la GAMA (General Aviation Manufacturers Association) et l'IBAC (International Business Aviation Council). D'un travail commun naît le projet de la « *Business Aviation Commitment on Climate Change* » ayant pour stratégie agressive de réduire de 50% les émissions carbone de l'aviation d'affaires d'ici 2050. Soutenues fortement par

---

<sup>56</sup> Ministère de la Transition écologique et solidaire et Direction Générale de l'Aviation Civile, « L'aviation, premier secteur à se doter d'un dispositif mondial de maîtrise de ses émissions de CO2 », Juin 2017

<sup>57</sup> Sustainable Aviation Fuel

l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les entités ont exposées leurs objectifs en matière d'accès et de production de fuels durables, d'effort technologiques sur les appareils en limitant l'utilisation des ressources polluantes et leurs souhaits de travailler avec tous les acteurs de l'industrie pour trouver des solutions durables.

Cf. Annexe 4

Les aéroports font aussi l'objet des préoccupations écologiques et le projet le plus impactant en Europe est « *L'Airport Carbon Accreditation* » présentée par l'ACI (Airport Council International). Cette organisation dans sa branche européenne défend les intérêts des aéroports, et a mis en place un programme visant à aider les plateformes aéroportuaires à se décarboner et le notifier au travers de six certifications. Le premier effort est validé par le "*mapping*" qui comprend la mesure des empreintes carbone de l'aéroport, puis suit la "*reduction*" qui est la certification que l'aéroport est en train de diminuer son empreinte, "*optimisation*" comprend l'engagement des diverses parties dans la démarche, "*neutrality*" certifie que des compensations sont effectuées, "*transformation*" atteste de la mise en place de nouveaux processus pour réduire les émissions et la sixième et dernière étape est la "*transition*" qui authentifie la fiabilité de la compensation<sup>58</sup>. En France, l'aéroport de Saint Tropez a été le tout premier aéroport à valider sa dernière certification et se déclarer neutre en carbone sans compensation. Depuis, les aéroports de Nice et Cannes l'ont rejoint, aux côtés des aéroports de Lyon Bron et Saint Exupery.

Dans le monde, tout comme en Europe et en France, l'aviation sollicite bien des réactions. Si l'aviation commerciale a d'abord été pointée du doigt par l'opinion publique, les dernières années ont mis en évidence les failles de l'aviation d'affaires. Vivement critiqué comme trop polluant, le secteur tente de montrer ses engagements et efforts. L'OACI a d'abord pris le problème dans son ensemble puis les institutions et organisations européennes ont ensuite pris le relais. Le point commun de tous ces objectifs reste celui de l'utilisation du carburant durable d'aviation sur les années futures. Il est le point principal des espoirs de l'aviation autant commerciale que privée.

---

<sup>58</sup> Airport Carbon Accreditation, 6 levels of accreditation

Les aéroports ont aussi été mis dans la boucle, notamment avec les certifications de ACI Europe pour « *l'Airport Carbon Accreditation* ». Le futur de l'aviation d'affaires face à l'urgence écologique est donc mitigé. Entre critiques de la population et efforts de l'industrie, l'avenir paraît instable mais pourtant prometteur si le secteur arrive à valider ses promesses.

## II.3 Les menaces réglementaires

L'aviation d'affaires est une activité qui fait face à une réglementation spécifique. Le secteur étant lui-même complexe à gérer, il était évident que la réglementation qui en découle allait être aussi pleine d'enjeux. Mais depuis quelques années, face à l'essor du milieu, les questionnements sur l'organisation de la loi pour ce milieu arrivent doucement dans les thèmes actuels. Mais quel est l'encadrement aujourd'hui de l'activité et quelles peuvent être les menaces à venir pour les petites escales aéroportuaires ?

### a. Cadre général

La réglementation de l'aviation d'affaires est complexe car l'activité peut être commerciale ou privée, comme cela a été rapidement exprimé en introduction.

Les vols d'aviation d'affaires sont en réalité pour la majorité sous statut de vols commerciaux c'est à dire qu'il y a achat d'une prestation et un opérateur. Pour exemple des associés qui voyagent pour leur entreprise, réservent leurs billets d'avions via la compagnie aérienne privée ou un prestataire comme les brokers volent sous statut commercial. Le broker ou courtier aérien est défini comme « *facilitateur qui recherche et trouve des solutions de transports aériens sur mesure pour des actuels et nouveaux clients passagers ou demandant un affrètement* ». <sup>59</sup> Ainsi les compagnies aériennes du transport privé sont soumises aux mêmes règles que les grandes compagnies aériennes

---

<sup>59</sup> Définition AéroContact

de lignes commerciales, c'est à dire la possession d'un Certificat de Transport Aérien (CTA) et d'une licence d'exploitation selon le règlement 1008/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 24 septembre 2008.

Pour les vols d'affaires, voler sous statut commercial est plus intéressant car lorsque la compagnie aérienne possède son CTA ou AOC en anglais pour « *Air Operator Certificate* », elle est exonérée de la TVA. Cette exemption est à suivre car il se pourrait également que les vols d'affaires sous statut commercial deviennent un jour totalement soumis à la TVA.

Les vols d'aviation d'affaires qui ne volent pas sous statut commercial sont les vols strictement privés c'est-à-dire lorsque le propriétaire de l'avion décide de voler. L'avion peut aussi appartenir à une entreprise privée et faire voler ses employés, cela relève aussi du statut privé. Ainsi, la réglementation de ces vols est plus complexe.

#### b. Les taxes

La taxation des vols d'affaires est un sujet très actuel qui ouvre les débats et qui pourrait, de toute évidence, impacter très fortement le secteur dans les années à venir.

La taxation générale des vols d'affaires sous statut commercial est similaire à la taxation des avions de lignes commerciaux. C'est à dire que les avions privés payent les mêmes taxes qui sont appliquées dans le transport commercial. Parmi elles, la taxe de l'aviation civile (TAC) perçue par l'Etat et qui s'applique à toute entreprise du transport aérien qui embarque un passager sur le territoire français. La taxe d'aéroport (TA) perçue par les exploitants d'aérodromes pour financer tous les mécanismes de sûreté comme les contrôles passagers, la lutte aviaire, la lutte incendie etc. La taxe de solidarité (TS) ou taxe « Chirac » est perçue pour aider financièrement les pays en voie de développement et les recherches dans le domaine de la santé. La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TSNA) pour quelques plateformes aéroportuaires est payée par les compagnies pour leur impact sonore aux abords des aéroports.<sup>60</sup>

---

<sup>60</sup> Cours de Master 2 Droit et Management du Transport Aérien, « Gestion des aéroports », 2023

En revanche, le carburant dans son utilisation quotidienne pour les avions n'est pas soumis à la taxation en vertu de la Directive 2003/96/EC (article 14). Pour autant depuis quelques années avec l'arrivée du fort engagement écologique, la taxation du fuel pourrait s'imposer comme l'élément le plus impactant à venir pour l'aviation d'affaires.

Article 14 de la Directive 2003/96/EC du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

### *Article 14*

1. Outre les dispositions générales de la directive 92/12/CEE concernant les utilisations exonérées de produits imposables, et sans préjudice d'autres dispositions communautaires, les États membres exonèrent les produits suivants de la taxation, selon les conditions qu'ils fixent en vue d'assurer l'application correcte et claire de ces exonérations et d'empêcher la fraude, l'évasion ou les abus:

b) les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne autre que l'aviation de tourisme privée.

Aux fins de la présente directive, on entend par «aviation de tourisme privée» l'utilisation d'un aéronef par son propriétaire ou la personne physique ou morale qui peut l'utiliser à la suite d'une location ou à un autre titre, à des fins autres que commerciales et, en particulier, autres que le transport de personnes ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux ou pour les besoins des autorités publiques.

Source : EUR-Lex, Access to European Union Law

Cependant, comme le mentionne la directive la taxation des vols exclusivement sous statut privé diffère. En premier lieu, ces vols-là sont soumis à une taxation sur l’Avgas qui est un des carburants utilisés par les petits avions. En général, les vols de loisirs en sont le plus affectés mais il arrive que cela touche les vols d’affaires lorsque les passagers voyagent dans des petits appareils. Puis, sur un autre niveau le Jet A1, fortement sollicités par les avions d’affaires est taxé depuis 2022 également dans une certaine mesure. Il est obligatoire que ce carburant possède un certain pourcentage de SAF au risque d’être fortement taxé si cela n’est pas le cas. L’année dernière le Jet A1 devait contenir 1% de SAF afin de ne pas être taxé de 125€/HL. Cette année en 2023, la taxe a augmenté pour passer à 168€/HL. La menace se trouve plutôt dans l’évolution des années à venir. Cette taxation va être amenée à changer et pour cause, il est envisagé de demander une hausse du pourcentage de SAF dans le Jet A1. En 2024, il sera demandé de mélanger 1,5% de SAF dans le Jet A1 jusqu’à 5% dans les prochaines années à venir.<sup>61</sup> Il est évident qu’au fil des années ce chiffre grandira tout en imposant de lourdes taxes plus élevées si cette règle n’est pas appliquée. Néanmoins, ces taxes sont en réalité appliquées seulement en cas de non-respect des obligations.

Les évolutions de la taxation de cette activité pourraient très fortement impacter le secteur et ainsi tous les acteurs associés comme les aéroports. En Italie, lorsque le gouvernement a instauré il y a plus de dix ans une taxe spécifique aux jets privés, cela a très fortement impacté le trafic. La « *Italian Luxury Tax* », « *Salva Italia* » ou « *Aerotaxi Tax* » est payée par chaque passager pour les vols en arrivée ou départ de l’Italie mais aussi les vols internes. Succinctement elle s’élève à<sup>62</sup> :

- 10 € par passager pour un vol de moins de 100 km
- 100 € par passager pour un vol entre 100 et 1 500 km
- 200 € par passager pour un vol au-delà de 1500km

L’Italie est le seul pays d’Europe à avoir obligé ses passagers à payer une taxe spécifique pour leurs vols privés. Bien que l’arrivée de cette taxe ne soit pas nouvelle, celle-ci reste une menace pour la France en tant que pays voisin. Les problématiques relatives à l’environnement et l’énervement de l’opinion publique vis à vis de la forte utilisation

---

<sup>61</sup> Données fournies par le Directeur de la Business Unit Aviation Générale des Aéroports de la Côte d’Azur

<sup>62</sup> EBAA, « *Italian Aerotaxi Passengers Tax* », Explanatory note

des jets privés sur le territoire pourrait dans le futur engendrer l'arrivée d'une telle taxe. Dès lors, le trafic serait fortement touché et là encore, les aéroports devront faire face à une réadaptation.

### c La restriction des vols

Le 22 août 2021, la loi «*Climat et Résilience* » prévoit à son article 145<sup>63</sup> l'interdiction des vols réguliers intérieurs s'il existe une alternative de moins de deux heures trente en train. Elle concerne donc l'aviation commerciale puisqu'elle mentionne les vols réguliers et marque un tournant dans le traitement des problématiques environnementales liées à l'aviation.

A première vue, cette loi s'impose presque comme une opportunité pour l'aviation d'affaires puisqu'elle exclut les vols privés. Ainsi, des lignes commerciales ont été supprimées pourtant parfois très empruntées comme Nantes-Orly et Lyon-Orly. Dès lors, cela pourrait laisser penser que les passagers empruntant ses lignes dans un but d'affaires, pourraient se tourner vers l'aviation d'affaires pour pallier ce manque. Pour autant, aucune étude n'a montré une hausse du trafic affaires sur ces lignes après la loi «*Climat et Résilience* » et ce changement peut s'avérer problématique pour le secteur sur un aspect particulier. Lors d'un échange avec le chef d'escale adjoint AviaPartner à l'aéroport de Montpellier, celui-ci me faisait part des menaces futures en m'expliquant «*Lorsqu'ils auront fini avec l'aviation commerciale, on peut supposer qu'ils viendront se pencher sur l'aviation générale* ». L'enjeu serait donc là : et si l'interdiction comprenait dans quelques années l'aviation d'affaires ? Si cela peut paraître très radical et impossible actuellement, étant donné la grande part qu'occupe les petits vols d'affaires de nos jours, la question reste soulevée régulièrement par les militants et politiques.

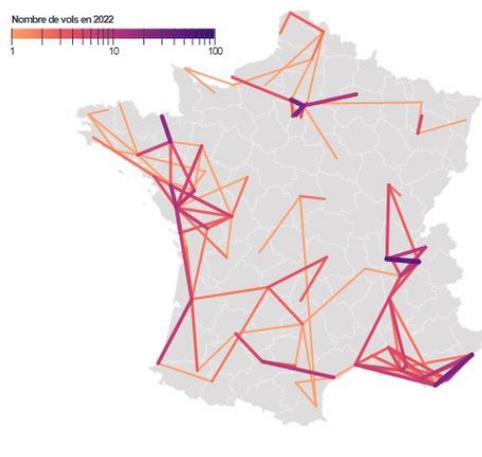
En effet, lorsque l'on regarde en France les trajets des jets privés, la plupart sont des vols courts, aussi en raison de la taille du pays. Néanmoins, certaines lignes sont très empruntées alors même que des alternatives rapides existent comme le train ou la

---

<sup>63</sup> Legifrance, article 145 LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

voiture. Les lignes Nice-Monaco et Nice-Cannes fréquentées quotidiennement en sont le parfait exemple car elles sont parmi les plus utilisées quand bien même les trajets en voiture sont inférieurs à une heure. Si une loi visant à interdire des vols privés sur des lignes aériennes jugées trop courtes devait arriver, l'impact serait immense pour l'aviation d'affaires française très marquée par ce phénomène. Ainsi, il est évident qu'une baisse très importante des vols d'affaires serait observée et reportée sur les escales aéroportuaires et évidemment d'une manière d'autant plus prononcée pour les petites escales qui accueillent ce type de trafic.

#### Les lignes les plus courtes en jet privés utilisées plusieurs fois en France entre janvier et septembre 2022



Source : [FlightRadar24](#) et calculs Le Monde

Cf. Annexe 5

Finalement, la menace réglementaire la plus lourde serait celle d'interdire définitivement les vols privés sur le territoire français. Et la pression est forte, pour cause, cette solution a été mise en avant dans une proposition de loi (885) cette année 2023 à l'Assemblée Nationale. Le projet semble clair; interdire les vols en jets privés qualifiés de « *dérives de quelques ultra-riches* » afin de répondre aux défis climatiques et de régler efficacement et rapidement les dégâts causés par le secteur. Bien que le gouvernement ait rejeté cette proposition et ne soit pas favorable à son instauration,

c'est une des premières fois que les avions privés ont été pointés du doigt si fortement en France. Le futur pourrait être menaçant, probablement pas aussi restrictif mais il est certain que des mesures vont être prises afin d'arriver à un juste milieu.

#### d. La sûreté

Le point sûreté des petites escales aéroportuaires est ici aussi un point à aborder.

Depuis toujours, la réglementation qui s'applique aux aéroports est pratiquement similaire en termes de sûreté. Pour exemple, les contrôles des passagers pour les parties critiques à accès règlementé sont les mêmes d'un aéroport français à l'autre (restriction des liquides, interdiction de certains objets...). Ainsi en aviation commerciale, les passagers n'ont pas d'autres choix que de se soumettre aux contrôles peu importe leur point de provenance et leur lieu de destination.

Pour autant, les petits aéroports sont encadrés par des arrêtés préfectoraux. En aviation d'affaires, le régime diffère donc. Les petites plateformes se trouvent avantagées dans certaines mesures comme nous avons pu l'aborder auparavant lors des avantages des petits aéroports. En fait, les contrôles de sûreté peuvent se retrouver réduits, ce qui est un grand avantage pour les structures qui gagnent un temps immense dans le traitement de leurs vols privés. Pour exemple, un vol au départ de France vers un Etat Schengen sur une petite escale comme Montpellier, Tarbes, Tours ou Biarritz ne sera pas soumis à une obligation de passage du contrôle de sûreté. Les passagers ne seront pas contrôlés par des agents de sûreté et ne passeront aucun filtre avant d'aller à l'avion. Cela est impensable en aviation commerciale mais est aussi impensable sur les grandes escales aéroportuaires qui traitent des vols d'affaires. Pour rappel, la plateforme de Nice oblige tous les passagers à passer le contrôle de sûreté au terminal affaires avant de rejoindre l'avion.

Pour autant ces facilitations accordées par le préfet pour les petites escales peuvent être facilement amenées à évoluer dans le temps si le contexte national devient plus critique. A une échelle plus importante, après les attentats de 2001 à New York, les contrôles de sûreté ont été strictement modifiés pour beaucoup de pays dans le monde. Aujourd'hui, si au niveau national les attentes se modifient, les petites escales

aéroportuaires devront répondre aux changements et s'adapter à nouveau. Cela semble possible dans la mesure où cette simplicité d'accès dans certains aéroports pour des passagers privés est parfois surprenante.

De même, si les arrêtés préfectoraux se modifient, les assistants aéroportuaires n'auront pas d'autre choix que de s'adapter sans n'avoir aucune carte entre leurs mains. Dans une certaine mesure, il n'est alors pas certain que les petites escales aéroportuaires pourraient suivre si des nouveautés plus restrictives en matière de sûreté venaient à arriver. Que cela soit d'un point de vue des moyens financiers mais aussi humains.

De ce fait, les menaces réglementaires qui touchent l'aviation d'affaires sont nombreuses. La taxation est le sujet le plus actuel depuis quelque temps et serait la menace première qui pourrait affecter le secteur et son trafic. Pour autant, la réglementation qui touche à la restriction des vols d'affaires voire à son interdiction est tout aussi préoccupante. Enfin, les règles de sûreté qui touchent les petites plateformes sont aujourd'hui un point fort dans le traitement des jets privés. Pour autant, elles pourraient être remises en cause également et engendrer des difficultés pour les petits aéroports.

## CONCLUSION

L'aviation d'affaires est un milieu très particulier. Des avions aux clients en passant par ces aspects luxueux, l'activité intrigue depuis des années. Et pour cause, depuis son développement après les deux guerres mondiales, elle est réservée à une infime partie de la population. D'abord utilisée comme moyen de déplacement pur par les Américains, elle est devenue un symbole de richesse dans les années 1960 et a gardé sa caractéristique. Aujourd'hui, bien que les vols d'affaires soient encore réalisés dans le cadre du travail, ils comprennent aussi une clientèle plus diversifiée voyageant pour des raisons personnelles et touristiques.

Le secteur a été marqué par des périodes de décroissances et des hausses dont les causes sont diverses. L'aviation d'affaires a d'abord grandi sur les pas de l'aviation commerciale pour ensuite rebondir sur les crises qui l'ont touchée. Ainsi les envolées les plus fortes du milieu ont été observées lors des périodes de décroissances de l'aviation commerciale comme les attentats du 11 septembre 2001 ou la crise sanitaire du covid-19. Pour autant, l'évolution des appareils et des envies des voyageurs ont contribué à sa hausse également et ont permis de garder une croissance très constante sur les dernières années.

Face à cette hausse, les aéroports français ont dû s'adapter. Pour les grandes plateformes, cela s'avère plus simple notamment parce qu'elles ont l'habitude d'accueillir un grand flux de passager mais aussi car les infrastructures sont dimensionnées pour recevoir un grand nombre d'avions. Les petites escales françaises en revanche, se sont retrouvées face à divers questionnements : Faut-il investir dans ce segment ? Comment gérer l'aviation d'affaires ?

Ainsi, les petits aéroports ont suivi différentes stratégies. Beaucoup d'entre eux ont répondu par la polyvalence des employés qui leur permet d'optimiser leurs finances en ayant une personne capable de traiter les vols d'affaires constamment. Mais cette solution trouve ses limites dans les difficultés humaines. Ainsi, d'autres aéroports ont choisi d'investir et de se pencher sérieusement sur le sujet. Des structures ont créé leur FBO comme l'aéroport de Rodez Aveyron qui a décidé il y a un an à peine de créer un espace totalement dédié à l'activité d'affaires. Des petits aéroports comme Montpellier,

Saint-Nazaire ou Chambéry ont fait appel à des sociétés d'assistance en escale pour se décharger de l'activité tout en sachant que celle-ci serait bien gérée. Puis certains ont revu leurs stratégies commerciales comme Bergerac et Biarritz qui se sont alliés avec un réseau d'indépendants comme Sky Valet Connect leur permettant de bénéficier d'un support commercial et de précieux conseils du groupe.

Les petites escales aéroportuaires ne sont pas en marge de l'activité. Elles reçoivent à elles toutes un grand nombre de vols et beaucoup de trajets français sont effectués entre deux petits aéroports. De plus, elles sont particulièrement appréciées des passagers pour leur rapidité de parcours et la discrétion apportée. Du côté des compagnies aériennes, poser leurs jets privés sur un petit aéroport est rempli d'avantages. Entre la disponibilité des prestataires notamment du carburant et les facilités administratives que cela implique, elles trouvent en général certains bénéfices sur ce type de structure. Pour les aéroports, les vols d'affaires sont une véritable source de rentabilité. Les tarifs fixés ne sont pas négociés par les compagnies et la rentabilité d'un vol d'affaire n'est plus à prouver entre la monopolisation d'un seul agent pour un vol contre une dizaine en aviation commerciale.

En revanche, les petits aéroports sont parfois en difficultés dans le traitement des vols d'affaires. La faible quantité de trafic, le facteur de saisonnalité puis les limites d'infrastructure et financières qui s'imposent à eux sont de vrais freins au développement de l'activité et à l'amélioration de leur qualité de service.

De plus, les menaces environnementales qui pèsent sur le milieu n'aident pas toujours les aéroports à manifester leurs ambitions. La pression écologique et les fortes accusations qui touchent le milieu des jets d'affaires en termes de pollution sont parfois source de blocage quant aux envies de développement futur. D'autant plus que ces menaces pourraient très fortement impacter le milieu et sa croissance qui semble intouchable depuis plusieurs années.

D'un point de vue réglementaire aussi l'avenir semble flou. Si l'activité soulève des questionnements, elle reste depuis longtemps sans encadrement. La non-taxation du carburant est le sujet le plus problématique et qui pourrait être le plus propice aux changements dans les années à venir. Pour autant, les restrictions des vols commerciaux

et les attaques qui pèsent sur le milieu pourrait laisser penser que le tour de l'aviation d'affaires viendra d'ici peu.

Les petites escales font en réalité face à beaucoup d'interrogations. Le futur semble flou et imprévisible tandis que les dernières années ont connu un accroissement remarquable. C'est d'ailleurs probablement cette hausse surprenante de l'activité qui a déclenché l'intérêt de l'opinion publique sur le milieu.

Dès lors, les années à venir sont à suivre de près, alors même que Netjets passera dans quelques semaines première compagnie aérienne mondiale en termes de flotte d'avions devant American Airlines, leader depuis des années.

## BIBLIOGRAPHIE

### Thèses et Mémoires

**Angelica Eriksson**, « *Shame to cool? An empirical study on how Flygskam has affected demand for domestic flights in Sweden* », Uppsala universitet, 2021

**Olivier Cano**, « *Aviation d'affaires, business models innovants et conséquences sur le marché* », Droit.2017, dumas-01622766

### Articles scientifiques

**Christophe Everaere**, « *La polyvalence et ses contradictions* », Revue française de gestion industrielle, vol 27, n4, p90 à 105

**Jean-Louis Peaucelle** « *Vice et vertus du travail spécialisé* », 2009, pp.28 - 38, source Hal archives

**Christophe Everaere**, « *Polyvalence et risques psycho-sociaux* », contribution au Dictionnaire des risques psychosociaux, ouvrage Editions du Seuil, 2014

**Daniel Cohen**, « *La polyvalence dans le travail est-elle toxique?* », 2000, Esprit, No. 260, pp 59-69

**Christian ASSAILLY et Chantal MARRACCINI**, « *Etude sur le marché de l'assistance en escale dans les aéroports* », Rapport n° 010204-01, 2015

**Bœuf Patrick**, « *Les transformations de l'organisation du transport aérien aux Etats-Unis et en Europe* », n91, 1989-5, Etudes sectorielles p113-116

**Davies REG**, « *The birth of Commercial Aviation in the United States* », Revue belge de philologie et d'histoire, tome 78, p993-1008

**Chartier Michèle, Tounsi Ibtissem** « *L'évolution du trafic aérien régulier de passagers dans le monde (1987-1997)* », L'information géographique, volume 64, n2, 2000, p148-154

### Aviation d'affaires et aéroports

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Aviation\\_d'affaires](https://fr.wikipedia.org/wiki/Aviation_d'affaires)

<https://www.dassault-aviation.com/fr/civil/le-monde-falcon/laviation-daffaires/>

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/plaquette%20GMBMpap.pdf>

<https://www.jetsolidaire.com/2018/12/14/la-france-est-elle-l-eldorado-de-l-aviation-d-affaires-en-europe/>

<https://aeroaffaires.fr/le-top-10-des-jets-privés-utilisés-en-europe/>

<https://aeroaffaires.fr/le-top-5-des-pays-en-europe-utilisant-l-aviation-privée/>

<https://www.lunajets.com/fr/nos-conseils/quels-5-aeroports-d-affaires-plus-frequentes-europe-2022>

<https://www.privatefly.fr/art-de-vivre/histoire-des-jets-privés>

<https://www.aircharter.fr/about-us/news-features/blog/l-evolution-des-jets-privés>

<https://trends.levif.be/entreprises/lutilisation-des-jets-privés-continue-daugmenter-linflation-na-jamais-affecte/>

<https://www.dassaultfalcon.com/>

<https://www.bilan.ch/luxe/le-jet-d-affaires-fete-ses-50-ans>

<https://blog.privatefly.fr/joyeux-anniversaire-les-jets-privés-ont-50-ans>

<https://www.bfmtv.com/economie/deux-aeroports-français-parmi-les-plus-prises-des-jets-privés-en-europe>

<http://blogfr.privatejetfinder.com/avantages-avions-privés/>

<https://www.ouest-france.fr/economie/aeronautique/au-dela-de-la-polemique-sur-les-jets-privés-que-pese-vraiment-l-aviation-d-affaires-en-france>

<https://jetfly.com/fr/fonctionnement>

<https://aeroaffaires.fr/jet-privé-profil-clientèle/>

<https://blog.privatefly.fr/le-profil-type-du-voyageur-d-affaires-aujourd'hui>

<https://blog.privatefly.fr/5-raisons-pour-lesquelles-les-etats-unis-dominent-le-marche-de-l-aviation-d-affaires>

[https://www.francetvinfo.fr/sports/foot/psg/jets-privés-la-sncf-pointe-du-doigt-le-psg-pour-un-vol-paris-nantes\\_5343199.html](https://www.francetvinfo.fr/sports/foot/psg/jets-privés-la-sncf-pointe-du-doigt-le-psg-pour-un-vol-paris-nantes_5343199.html)

[https://www.journal-aviation.com/actualites/actualites\\_avions-d-affaires.html](https://www.journal-aviation.com/actualites/actualites_avions-d-affaires.html)

<https://www.ibc-aviation.com/magazine/jets-privés/constructeurs-jet-privé.html>

<https://aeroaffaires.fr/constructeurs-jets-privés/>

<https://www.capital.fr/entreprises-marchés/nice-et-paris-dans-le-top-4-des-destinations-les-plus-prisées-en-jet-privé-1361404>

<https://www.20minutes.fr/planete/4029079-20230322-transport-aerien-appartiennent-jets-privés-emettent-plus-co2>

<https://www.lunion.fr/id401226/article/2022-08-23/transport-aerien-les-jets-privés-seraient-responsables-50-des-emissions-de-co2>

<https://nbaa.org/business-aviation/business-aircraft-uses/>

<https://www.jetbee.aero/fr/magazin/le-monde-du-transport-aerien-et-ses-coulisses>

<https://moustique.lalibre.be/actu/environnement/2022/09/15/les-jets-privés-et-leur-bilan-environnemental-en-cinq-chiffres>

<https://www.rtb.be/article/le-flight-tracking-des-jets-privés-des-stars-et-milliardaires-nouveau-revelateur-de-linjustice-climatique-11050554>

<https://aeroaffaires.fr/jets-privés-pdg-americains/>

<https://www.rtb.be/article/jets-privés-avions-daffaires-quel-est-leur-poids-en-belgique-et-que-n-est-il-de-leur-taxation>

<https://www.lecho.be/partner/sky-service/avions-privés-en-plein-essor.html>

<https://www.air-journal.fr/2023-04-01-vols-en-jet-privé-augmentation-de-64-en-europe-un-record-scandaleux-selon-greenpeace>

<https://www.jet-privé.fr/compagnies/>

<https://aeroaffaires.fr/compagnie-jet-privé/>

<https://www.vie-publique.fr/discours-dans-lactualite/281359-les-attentats-du-11-septembre-2001-dans-les-discours-publics>

<https://www.lesechos.fr/monde/etats-unis/11-septembre-2001-les-102-minutes-qui-ont-change-la-face-du-monde>

<https://www.tf1info.fr/transports/les-vols-mondiaux-de-jets-privés-ont-augmenté-de-10-en-2022-2244945.html>

<https://flyaeolus.com/fr/blog-fr/les-tendances-du-traffic-aerien-et-des-jets-privés-en-2022/>

<https://aeroaffaires.fr/top-10-des-trajets-en-jet-privé-les-plus-populaires-en-europe/>

[https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2022/09/06/jets-privés-visualisez-les-trajets-les-plus-fre-quents-ou-les-plus-courts-en-france\\_6140407\\_4355770.html](https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2022/09/06/jets-privés-visualisez-les-trajets-les-plus-fre-quents-ou-les-plus-courts-en-france_6140407_4355770.html)

<https://www.ebaa.org/priorities/taxes/>

<https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/en-pleine-renaissance-l-aviation-d-affaires-se-retrouve-dans-l-oeil-du-cyclone>

<https://www.investincotedazur.com/sky-valet-aeroport-nice-cote-dazur/>

<https://blog.privatefly.fr/apres-la-france-sky-valet-s-etend-vers-l-espagne-en-acquerant-gestair>

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Cessna\\_Citation\\_Mustang](https://fr.wikipedia.org/wiki/Cessna_Citation_Mustang)

<https://mrmondialisation.org/les-ventes-de-jets-privés-explosent-malgré-la-crise/>

<https://www.sia-partners.com/fr/publications/publications-de-nos-experts/lassistance-en-escale-panorama-du-marche-et-de-ses-acteurs>

<https://www.easytax.co/fr/secteurs/tva-aviation-privée/>

<https://blog.privatefly.fr/le-mal-des-operateurs-de-jets-privés-français-la-tva>

<https://www.gifas.fr/press-summary/bilan-2022-de-l-aviation-d-affaires-apres-deux-années-exceptionnelles>

### **Ecologie et jets privés**

<https://blog.leclubdesjuristes.com/vers-une-aviation-d'affaires-climatiquement-responsable-par-loic-grard/>

<https://noplanenogain.org/>

<https://noplanenogain.org/business-aviation-facts/>

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Honte\\_de\\_prendre\\_l%27avion](https://fr.wikipedia.org/wiki/Honte_de_prendre_l%27avion)

<https://www.courrierinternational.com/revue-de-presse/tendance-honte-de-prendre-l'avion-comment-le-flygskam-est-en-train-de-changer-nos>

<https://www.myclimate.org/fr-ch/sinformer/faq/faq-detail/honte-de-prendre-l'avion/>

<https://www.novethic.fr/lexique/detail/flygskam.html>

[https://www.lemonde.fr/pixels/article/2022/05/23/le-flight-tracking-nouvel-outil-des-militants-ecologistes-pour-denoncer-l-impact-du-transport-aerien\\_6127257\\_4408996.html](https://www.lemonde.fr/pixels/article/2022/05/23/le-flight-tracking-nouvel-outil-des-militants-ecologistes-pour-denoncer-l-impact-du-transport-aerien_6127257_4408996.html)

<https://www.carbone4.com/analyse-faq-aviation-climat>

<https://www.ebaa.org/priorities/sustainability/>

<https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/laviation-d'affaires-se-met-au-vert-au-salon-de-geneve>

<https://www.rtbef.be/article/les-carburants-durables-indispensables-pour-decarboner-l-aviation-10728089>

<https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/aviation-comprendre-les-carburants-alternatifs-en- quatre-questions>

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Carburant\\_durable](https://fr.wikipedia.org/wiki/Carburant_durable)

<https://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20230424IPR82023/fit-for-55-accord-sur-des-carburants-plus-ecologiques-pour-l-aviation>

<https://www.ebaa.org/resources/fuel-tax-business-aviation-a-legal-impact-analysis/>

<https://www.airjet-world.com/blog/8-differents-types-jets-privés.php>

[https://www.deutsche-privatjet.fr/blog/les-differents-types-de-jets-privés\\_6702.html](https://www.deutsche-privatjet.fr/blog/les-differents-types-de-jets-privés_6702.html)

<https://www.greenpeace.org/belgium/fr/communiqué-de-presse/52133/le-nombre-de-jet-privés-en-europe-et-en-belgique-atteignent-un-niveau-record/>

[https://www.challenges.fr/entreprise/aeroaffaires-l-aviation-d-affaires-moteur-d-une-aviation-responsable\\_856108](https://www.challenges.fr/entreprise/aeroaffaires-l-aviation-d-affaires-moteur-d-une-aviation-responsable_856108)

<https://aeroaffaires.fr/jets-privés-green/>

<https://aeroaffaires.fr/biocarburants-lavenir-de-laviation-daffaires/>

<https://www.ecologie.gouv.fr/taxes-aeronautiques>

<https://www.ouest-france.fr/environnement/climat/environnement-l-aviation-d-affaires-poussee-a-rendre-des-comptes>

<https://www.francetvinfo.fr/monde/environnement/crise-climatique/>

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Impact\\_climatique\\_du\\_transport\\_a%C3%A9rien](https://fr.wikipedia.org/wiki/Impact_climatique_du_transport_a%C3%A9rien)

<https://www.gifas.fr/news/impact-environnemental-de-l-aviation-d-affaires>

<https://aeroaffaires.fr/biocarburants-jets-privés/>

<https://aviation.totalenergies.com/fr/carburants-et-services-aviation/carburant-aviation-durable>

<https://www.ecologie.gouv.fr/services-dassistance-en-escale>

<https://www.lagazettedescommunes.com/634007/faut-il-sauver-a-tout-prix-les-petits-aeroports/>

<https://blog.privatefly.fr/les-grands-avantages-des-petits-aeroports>

### **Compagnies aériennes, constructeurs et entreprises de l'aérien**

Aston Jet : <https://www.astonjet.com/>

AviaPartner : <https://www.aviapartner.aero/>  
AviaVip : <https://aviavip.com/>  
Beechcraft : <https://beechcraft.txtav.com/>  
Bombardier : <https://bombardier.com/fr>  
Cessna : <https://cessna.txtav.com/>  
Daher : <https://www.daher.com/en/>  
Dassault : <https://www.dassault-aviation.com/fr/>  
Embraer : <https://embraer.com/global/en>  
Global Jet : <https://globaljet.aero/>  
Gulfstream : <https://www.gulfstream.com/en/>  
Jetex : <https://www.jetex.com/>  
Jetfly : <https://jetfly.com/fr>  
Netjets : <https://www.netjets.com/fr-fr/>  
VistaJet : <https://www.vistajet.com/en-gb/>  
Valljet : <https://www.valljet.com/>  
Luxaviation : <https://www.luxaviation.com/>  
Globeair : <https://www.globeair.com/>  
Pilatus : <https://www.pilatus-aircraft.com/en>  
Sky Valet : <https://www.skyvalet.com/>  
Signature Flight Support : <https://www.signatureaviation.com/>

## **Rapports**

Aéroports de la Côte d'Azur : <https://societe.nice.aeroport.fr/le-groupe/rapports-activites>

DGAC : « *Situation, enjeux et perspectives de l'aviation d'affaires* », note thématique janvier 2007

OCDE, « *IV Conséquences économiques du terrorisme* », 2022

## **Statistiques**

<https://www.aeroport.fr/view-statistiques/reao>

<https://www.mordorintelligence.com/fr/industry-reports/business-jet-market>

<https://www.mordorintelligence.com/fr/industry-reports/europe-charter-jet-services-market>

<https://www.mordorintelligence.com/fr/industry-reports/north-america-business-jet-market>

<https://www.statista.com/topics/4604/business-aviation-market-in-the-united-states>

<https://www.statista.com/statistics/767643/business-aircraft-fleet-size-leading-countries/>

<https://www.statista.com/statistics/679172/business-jets-delivered-global-aircraft-fleet-by-manufacturer/>

### **Presse spécialisée**

Air et Cosmos : <https://air-cosmos.com/home>

Air Journal : <https://www.air-journal.fr/>

Journal de l'aviation : <https://www.journal-aviation.com/>

### **Institutions**

ACI : <https://aci.aero/>

OACI : <https://www.icao.int/>

IATA : <https://www.iata.org>

DGAC : <https://www.ecologie.gouv.fr/direction-generale-de-laviation-civile-dgac>

Union des Aéroports Français : <http://www.aeroport.fr>

Aéroports de Paris : <https://www.parisaeroport.fr/>

GAMA : <https://gama.aero/>

FAA : <https://www.faa.gov/>

EBA : <https://www.ebaa.org/>

NBAA : <https://nbaa.org/>

### Dictionnaires

<https://www.larousse.fr/dictionnaire>

<https://dictionnaire.lerobert.com/>

<https://fr.wiktionary.org/wiki/>

<https://www.cnrtl.fr/>

<https://www.inrs.fr/>

<https://www.wikipedia.org>

### Cours universitaires cités

- Cours de M2 Droit et Management du Transport Aérien, « *Droit Aérien* », 2023
- Cours de M2 «Droit et Management du Transport Aérien, « *Gestion des Aéroports* », 2023
- Cours de Licence Management des services aériens « *Histoire de l'aviation et aéronautique* », licence management des services aérien, professeur d'aéronautique à l'ENAC, 2019

### Textes de loi

- **Legifrance**, article 145 LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets
- Règlement 1008/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 24 septembre 2008
- Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, 1944

## ANNEXES

Annexe 1 : Entretien avec le Directeur de la Business Unit Aviation Générale et Développement externe du groupe Aéroports de la Côte d'Azur

### ENTRETIEN ORAL RETRANSCRIPTION

**Temps de l'entretien : 1H**

**Date : 25/07/23**

*Dans le cadre de mon Master 2 Droit et Management du Transport Aérien à l'université de Droit et de Science Politique d'Aix Marseille, je réalise mon mémoire de fin d'études sur "L'essor de l'aviation d'affaires : gestion et traitement sur les petites escales aéroportuaires françaises".*

*J'ai donc souhaité m'entretenir avec vous, directeur de la Business Unit Aviation Générale et Développement externe du groupe ACA, afin d'avoir votre vision sur le sujet de l'essor du secteur depuis quelques années. De même, votre connaissance de Sky Valet et son évolution au fil des années, vous permet de travailler directement avec les petites escales et ainsi d'en comprendre les enjeux et contraintes. Il était donc plus que pertinent d'avoir votre avis sur le sujet, afin de soulever les particularités de cette gestion.*

*Un grand merci d'avance à vous pour la perception générale et professionnelle, ainsi que pour le temps accordé qui vont me permettre d'avancer dans mes recherches.*

*Nous rappelons que cet entretien préserve l'anonymat.*

## Partie 1 : Essor de l'Aviation d'Affaires

### **Selon vous y a-t-il eu un essor de l'aviation générale dans le monde ?**

Oui bien sûr, c'est un phénomène général de hausse, disons depuis les trente dernières années. On est sur une bonne tendance.

Il est important en revanche de dissocier aviation générale et l'aviation d'affaires qui en est un segment. Je parle ici, seulement de l'aviation d'affaires.

### **Et en France ? Pourquoi cette hausse ?**

Il y a plusieurs raisons qui expliquent cette hausse. Déjà, elle a été en dents de scie.

La première raison liée à la croissance de l'aviation d'affaires va être lorsqu'il y a décroissance de l'aviation commerciale souvent liée aux crises. La crise du covid en est le parfait exemple. Il y avait moins de lignes donc plus de vols privés et c'est à ce moment-là qu'il y a eu le record historique pour le secteur. Aujourd'hui en 2023, l'aviation commerciale a repris donc les résultats de l'aviation d'affaires sont moins élevés qu'en 2021 et 2022 mais quand même supérieurs à ceux de 2019 ce qui est notable.

La seconde raison va être au niveau de la clientèle. Certains clients passent par l'aviation d'affaires car ils ne se retrouvent pas dans ce que l'aviation commerciale propose et qu'elle ne répond pas à leurs demandes. Donc les passagers prennent des vols d'affaires s'il n'y a pas de lignes commerciales ou d'autres alternatives. En fait, c'est comme les transports terrestres, c'est un exemple que j'aime bien utiliser. Si vous n'avez pas de bus en bas de chez vous qui dessert toute votre zone, vous prenez un transport privé pour vous déplacer.

Sinon il y a les passagers aisés qui ne veulent pas se mélanger (les hypocondriaques, les agoraphobes...). Il y a aussi certains passagers qui voyagent en jet privé pour le plaisir et

enfin d'autres par souci de confidentialité. C'est très différent et les raisons sont multiples.

Ensuite, je ne dirais jamais que l'aviation d'affaires se démocratise. C'est faux et c'est souvent un abus de la part de ceux qui l'utilisent. Mais disons qu'elle est plus accessible qu'avant, notamment grâce à certains nouveaux aéronefs. Je pense ici à la compagnie GlobeAir, troisième transporteur d'Europe en Aviation d'Affaires, qui fonde sa réussite sur son modèle spécifique. D'une certaine manière on pourrait les comparer au Ryanair commercial, car la compagnie n'utilise qu'un seul type d'avion le C510 mustang de Cessna avec une capacité de 4 à 5 places. C'est un avion basique mais qui répond aux attentes. Ainsi l'heure de vol n'est pas très chère si elle est divisée. GlobeAir place l'aviation d'affaires à la portée d'une population plus importante.

Aujourd'hui la gamme d'accès est beaucoup plus large qu'il y a quelques années. Il y a par exemple le DA62 un avion très léger, presque une voiture volante. Quelque part, avec un prix divisé entre les passagers, ça peut être moins cher qu'une business class. Ça attire une autre clientèle, ces passagers sont capables de prendre un avion commercial, EasyJet ou AirFrance. Mais si cette clientèle souhaite prendre un vol qui n'est pas quotidien, elle voit la praticité du vol d'affaires. Par exemple, comme le Nice - Prague qui n'est pas desservi tous les jours.

C'est donc une belle évolution de la gamme d'accès depuis disons quinze ans avec les very light jets. Ça ouvre le voyage aux nouveaux clients.

Quand on voit que Netjets est la première compagnie aérienne mondiale en termes de flotte devant American Airlines, on comprend que la demande est en croissance. Netjets va dépasser le seuil des 1000 aéronefs, c'est très significatif.

Il y a aussi une liaison à l'économie, de plus en plus de gens ont les moyens de voyager en aviation d'affaires c'est un fait.

Puis il y a les nouveaux voyageurs qui goûtent à l'aviation d'affaires et sont conquis et donc volent désormais dans ce segment.

Enfin, la dernière raison de cette hausse générale peut être les passagers très aisés qui ne volent que par l'aviation d'affaires et n'arrêtent pas le voyage. On le voit avec les personnes très fortunés qui changent d'appareils par exemple, de la propriété d'un petit jet à un plus gros. Ils passent du Global Express au BBJ. La flotte Qatari qui pose à Nice est passée du Narrow Body au Wide Body avec des B707 remplacés par des B747, A330 et A340. C'est une minorité en revanche, c'est seulement ceux qui ont les moyens qui achètent l'avion au-dessus.

Les gens cherchent la rapidité, la flexibilité. En aviation d'affaires, c'est l'avion qui attend et plus le passager.

### **Comment expliquez vous la différence de trafic entre les aéroports de Paris Le Bourget/ Nice et le reste des escales françaises ?**

On ne prend pas un avion d'affaires pour prendre un avion d'affaires.

Cela se passe au niveau des nécessités géographiques.

En Europe, Paris et Londres sont les principaux aéroports. Genève et Nice suivent ensuite à peu près au même niveau, même si Nice en saison estivale passe devant.

Si il y a autant de trafic à Nice c'est pour plusieurs raisons. La Côte d'Azur est un haut lieu de villégiature et il y a beaucoup d'affaires comme à Genève avec un grand nombre de congrès, des événements internationaux etc. En l'occurrence Genève a une dimension supplémentaire avec ses institutions internationales comme l'ONU. Mais Nice à quelque chose de particulier, c'est la présence d'une principauté très aisée à côté (Monaco), ou on ne peut pas se poser en avion. Il ne faut pas l'oublier.

Cela explique donc les flux de trafic, mais en réalité, il est quand même dispersé. Car lorsqu'on prend un avion privé on veut atterrir au plus proche, et les petites escales se servent ou peuvent se servir de ça. Si j'ai besoin d'aller à Brive, je ne peux pas facilement y aller et en avion privé je n'ai pas ces complications.

**Avez-vous remarqué que les petites escales aéroportuaires souhaitent de plus en plus développer leur aviation d'affaires ? Si oui comment font elles ?**

Oui tout à fait. Rodez par exemple a compris l'importance de l'aviation d'affaires et il y en a d'autres. Ils ont investi et se sont penchés sur cet aspect.

Biarritz est un cas intéressant aussi et spécifique. Ils ont sous traité d'abord à Onet et pourquoi ont-ils changé ? La raison numéro une était qu'Onet était un micro acteur dans l'aérien en tout cas l'aviation privée. L'aéroport de Biarritz a vu que les moyens d'Onet étaient limités et ils voulaient trouver un prestataire qui donne de la visibilité. Ils avaient envie de changement et ils se sont donc franchisés auprès de Sky Valet.

Pour le prestataire, il récupère du trafic. Pour l'aéroport, il récupère de la visibilité et le réseau.

**Selon vous quels sont les freins au développement de l'aviation d'affaires sur les petites escales ?**

Pas grand chose ne frêne à vrai dire. En mettant un minimum de moyens on peut créer de la valeur. Si on peut accueillir de l'aviation commerciale, on peut accueillir l'aviation d'affaires.

Il faut que les aéroports investissent dans des salons pour équipages et passagers, et un petit local pour le catering et les services. Il n'y a pas besoin de beaucoup plus. Il faut que ce soit propre et efficace.

Le problème sur les petites plateformes c'est aussi que c'est l'aéroport qui fait souvent du handling et il n'est pas dans les meilleures conditions pour avoir une visibilité et se développer.

Aux États Unis c'est très courant d'être indépendant mais en fédération.

## **Et quels sont leurs avantages ?**

La force des petites escales c'est le temps gagné et les clients attendent ça, de la rapidité. Et puis c'est plus sympathique. A Saint Tropez et Avignon par exemple, on peut arriver directement aux pieds de l'avion en voiture pour les vols Schengen.

Typiquement à Cannes Mandelieu, à 30km de Nice ce n'est certes pas ouvert H24, on ne peut pas accueillir tout type d'avion mais on accède à l'avion en cinq minutes. C'est bien moins fluide pour les grandes escales ou à Nice il faut arriver au parking, trouver le terminal

et y accéder, passer la sûreté et les douanes puis aller aux avions qui sont relativement éloignés du terminal affaires. Ça dure au moins quinze à vingt minutes. Certains aéroports comme Madrid malgré sa grande taille sont très bien organisés. A Lisbonne c'est la catastrophe, c'est au moins vingt à vingt cinq minutes pour le processus de sûreté qui passe par les avions commerciaux. Et il y a l'aéroport de Cascais à côté beaucoup plus petit qui lui marche du coup très bien. Les gens posent la bas car c'est plus rapide, organisé pour les vols privés et proche de la capitale.

La vertue du petit aéroport est " je passe le terminal, c'est cinq minutes chrono" et c'est la force des petites plateformes. Le cas de Rodez, c'est aussi cinq minutes entre l'arrivée du passager et son départ en avion. En aviation commerciale, évidemment, c'est impensable.

## **Quelle est la différence entre un FBO, un handler et une franchise ?**

Le FBO c'est l'infrastructure avec le terminal ou juste une fraction comme des bureaux.

Le handler fournit la prestation d'assistance au sein du FBO.

La franchise comme Sky Valet le propose, c'est poser une marque sur un indépendant, donner une visibilité à l'intérieur d'un réseau.

## **Quel est l'avenir de l'aviation d'affaires ?**

Je pense aux modules électriques de nouvelle génération d'ici cinq à six ans. Cela sera sûrement moins cher à l'heure de vol, ça va être intéressant à suivre et ça va sûrement attirer de nouveaux clients.

Il faut surtout regarder les commandes d'avions et on est vraiment pas mal c'est très positif, l'aviation d'affaires va continuer à croître. Le cadre global va continuer à croître. Il faut suivre des régions comme l'Asie et l'Afrique également. L'aviation d'affaires au Nigeria par exemple, c'est très prometteur.

## **Quelles vont être les limites ?**

Des freins environnementaux en France. L'aviation d'affaires est très mal vue et ce n'est pourtant pas le cas partout en Europe.

L'aviation d'affaires commence déjà à être taxée et le sera encore. Il faut se méfier car en Italie la "luxury tax" a porté un coup fatal à l'aviation d'affaires.

Au niveau réglementaire, on va demander de plus en plus de sécurité aux petites infrastructures. Et ces petites plateformes ne vont peut être pas suivre.

Puis certains aéroports auront du mal à survivre car la domanialité publique ne va plus avoir les moyens. Il y a du désengagement.

Mais bon de toute évidence l'élément majeur va être la taxation.

Annexe 2 : Entretien avec un agent des opérations aériennes dans l'aviation privée à l'aéroport Nice Côte d'Azur

## ENTRETIEN ÉCRIT

**Temps de l'entretien :** 2h

**Date :** 04/05/2023

**Lieu :** Nice

*Dans le cadre de mon Master 2 Droit et Management du Transport Aérien à l'université de Droit et de Science Politique d'Aix Marseille, je réalise mon mémoire de fin d'études sur "L'essor de l'aviation d'affaires : gestion et traitement sur les petites plateformes aéroportuaires françaises". L'aéroport de Nice, première plateforme aéroportuaire d'Europe en saison estivale en termes de trafic d'affaires, gère et connaît parfaitement le traitement de ces vols particuliers. J'ai donc souhaité m'entretenir avec vous, agent des opérations aériennes, afin de soulever les différences du traitement entre les grandes plateformes et les petites escales aéroportuaires.*

*Votre rôle sur le terrain vous permet de détecter en première ligne les enjeux et contraintes qui se présentent à l'aviation d'affaires. Il était donc plus que pertinent d'avoir votre vision sur le sujet, afin de soulever les particularités de cette gestion.*

*Un grand merci d'avance à vous pour la perception générale et professionnelle, ainsi que pour le temps accordé qui me permettent d'avancer dans mes recherches.*

*Nous rappelons que cet entretien préserve l'anonymat.*

## Partie 1 : Présentation générale

### **Pouvez-vous vous présenter ?**

J'ai 26 ans et cela fait dorénavant 6 années que je travaille au terminal d'aviation d'affaires à Nice, avant à Swissport Executive Aviation qui est maintenant DC-Aviation GOPS.

### **Quel est votre parcours professionnel ?**

Après un DUT lié à logistique, dans lequel j'ai effectué un apprentissage d'un an dans l'industrie automobile au sein de Peugeot-Citroën, j'ai décidé de me tourner vers ma passion première: l'aviation.

La licence professionnelle Management des Services Aériens dont j'ai suivi le cursus en 2017-2018 à Cholet m'a conduit à effectuer un stage professionnel de 6 mois au sein de l'entité Swissport Executive Aviation à l'aéroport de Nice, en qualité d'agent des opérations aériennes. J'ai par la suite été embauché en cdi dans la même société.

### **Quel est votre poste actuel à l'aéroport de Nice? Depuis quand l'occupez-vous et quelles sont vos missions ?**

J'occupe actuellement le poste d'agent des opérations aériennes et Flight Dispatcher dans cette société et j'y suis depuis septembre 2018. L'agent des opérations est en contact avec les équipages, les passagers et tous les prestataires qui gravitent autour de l'avion. Il se doit en quelque sorte de coordonner et gérer toutes les demandes relatives à l'aéronef lorsqu'il est au sol. Quand je passe au dispatch, je gère l'équipe des agents d'opération et les affectent en temps réel sur des missions pour répondre au mieux aux besoins du trafic.

### **Avez-vous déjà travaillé dans l'aviation d'affaires sur d'autres escales aéroportuaires ?**

Absolument pas, c'était la première fois en 2018 et je n'ai pas changé.

### **Pouvez-vous me présenter en quelques mots votre entreprise ?**

DC Aviation G-OPS est une société de "handling", c'est-à-dire d'assistance aéroportuaire basée à l'aéroport de Nice depuis 2001 avant sous le nom de Swissport Executive Aviation. Nous avons pour mission d'assister les appareils hors compagnies-commerciales opérant à Nice, c'est -à -dire les jets privés, les appareils militaires et les vols diplomatiques. Nous évoluons au sein du Terminal d'Aviation d'affaires de l'aéroport Nice Côte d'Azur et notre société compte une quarantaine d'employés à l'année, renforcés par une vingtaine d'employés saisonniers lors de la saison d'été, où le trafic se montre intense à l'aéroport.

### **Partie 2 : Traitement des vols à l'aéroport de Nice**

#### **Lorsqu'un vol pose à Nice, quel est son traitement classique ?**

Quand un vol se pose à Nice, plusieurs services se mettent en place.

Si c'est une arrivée d'avion, l'agent des opérations part récupérer les passagers à l'avion, la piste gère l'arrivée de l'avion, l'accueil gère le réceptif et le dispatch fait passer les mouvements dans le système.

Si c'est un départ, un agent des opérations va attendre les passagers dehors, amener les équipages à l'avion, coordonner les tâches pour que l'avion parte à l'heure, réaliser les passages de douanes etc. Le service de piste va être affecté sur toutes les tâches telles que le port des bagages, les services d'eau chaude/café/glaçons, installation du GPU et de la climatisation, tractage des aéronefs, service toilette...Une fois l'avion prêt et l'autorisation des équipages, les passagers sont amenés à l'avion en van mercedes.

**Combien de services sont impliqués pour un vol privé et quelles sont précisément leurs missions ? (piste, opérations, accueil..)**

Les opérations assurent surtout l'assistance des passagers en direct.

L'accueil va gérer le contact avec les taxis, les hôtels, la facturation des vols et les salons.

La piste réalise toutes les missions autour de l'avion c'est-à-dire caler l'avion et assurer la sécurité autour, réaliser les services spécifiques (eau potable, toilette...). Ils font aussi du café, des glaçons et de l'eau chaude. Mais surtout la piste gère les bagages des passagers et des équipages. Deux voitures partent donc à l'avion : celle de l'agent des opérations avec les passagers ou les équipages (jamais ensemble) et la voiture de la piste avec les bagages associés.

Il y a aussi des personnes chargées de répondre aux mails et au téléphone toute la journée. On les appelle les assistantes d'opération qui vont traiter toutes les nouvelles demandes de Handling et répondre aux demandes des compagnies. Elles vont aussi recevoir les appels des équipages qui donnent des nouvelles des passagers ou font des demandes particulières.

**Quels services faites-vous vous même pour le vol en tant qu'agent des opérations ?**

C'est très large car des fois on fait des mails, des dossiers météo...mais au final aux opérations c'est vraiment le service aux passagers. Nous les attendons dehors, nous les emmenons à l'avion en réalisant les formalités douanières, nous informons la piste des services nécessaires, nous nous assurons que tout soit bien prêt et complet et que tout se passe bien. Après, nous gérons aussi les équipages de la même manière.

**A quels prestataires faites-vous appel pour répondre aux besoins de vos vols ? Citez-les tous précisément.**

Le catering à Nice représente trois sociétés : private catering, culinaire jet et tailored gourmet. Tout est géré en amont. Les sociétés ont un accès piste donc elles vont directement livrer sur l'appareil. Nous on s'assure juste que tout est là et à l'heure.

Pour le ménage et le linge on a une société qui vient récupérer les caisses de vaisselle et les sacs de linge. On notifie sur les dossiers internet et la société reçoit l'information. Des fois on leur téléphone si la livraison doit être rapide. Et la société (ASC services), passe directement au terminal et récupère tout. Elle vient déposer ensuite toutes les affaires propres à l'heure où les équipages le demandent pour le départ du vol.

### **Combien de vols traitez-vous par jour ?**

En été, il y a largement 200 vols par jour. Tout en sachant qu'on est trois assistants au terminal affaires donc ça peut aller je pense jusqu'à 600 vols en une journée comme les week-ends du grand prix de Monaco.

### **En tant qu'agent des opérations, quelles sont les difficultés pouvez-vous rencontrer lors du traitement des vols à Nice?**

Le fuel. Nous n'avons pas notre propre camion à DC Aviation G-OPS. Donc le fuel traite les aéronefs commerciaux avant puis ensuite les privés. Des fois, la compagnie se retrouve avec des délais de deux ou trois heures le temps que le camion traite tous les avions prioritaires puis les avions privés par ordre d'appel. C'est là où les équipages s'énervent et c'est difficile à gérer.

Après à Nice il y aussi des restrictions au niveau de l'APU sur le parking Kilo qui est réservé au jet privé. Pour expliquer un petit peu les problématiques que nous rencontrons : les pilotes ne peuvent pas avoir leur APU sur le parking Kilo là-bas sauf quand ils sont positionnés sur les parkings de départ, donc environ 30min avant le départ du vol. Cela engendre l'absence de climatisation et d'électricité et donc l'installation de GPU pour trouver des solutions. Les équipages n'apprécient pas du tout.

Les slots aussi sont complexes à gérer à Nice car on ne peut pas poser comme on le souhaite. Les créneaux doivent être validés avant dans COHOR et l'été des fois les slots sont refusés ou modifiés à des heures très différentes.

Aussi la police aux frontières quittent le terminal affaires à 23h30 donc après il faut aller faire contrôler les passagers et équipages aux terminaux commerciaux, et la c'est très complexe à gérer aussi ce qui est compréhensible.

Enfin je dirais aussi qu'il y a beaucoup de passage, de monde. Il y a tellement de vols, des fois on attend longtemps au poste inspection filtrage ou même dehors les voituriers ont du mal à s'en sortir. Même nous, on cherche nos passagers dehors mais impossible d'y voir quelque chose alors on demande à tout le monde quelle est leur destination puis on s'assure d'avoir les bons passagers avec nous.

***A contrario, quelles sont les forces que vous relevez sur votre escale ? Pour vous, ainsi que pour les passagers et autres intervenants.***

Je trouve personnellement qu'à Nice tout est très bien organisé. En général on se retrouve rarement en difficulté puisqu'on a l'habitude de gérer beaucoup de situations diverses. Les passagers ne ressentent pas tout ce qui se passe derrière. Ils arrivent et tout est déjà prêt pour eux. Certains passagers ne sont pas habitués à un tel service.

Sur une telle structure, on ne peut pas se permettre de ne pas avoir de prestataires rapides et fiables. Donc ils sont vraiment tous très investis et compétents. Ils sont toujours à l'heure, très précis et font attention aux demandes. Et nous on est soit le point final du trajet passager, soit le point de départ et dans les deux cas, il faut être irréprochable.

**Comment votre entreprise/escale s'adapte à la hausse du trafic d'affaires depuis quelques années ? (embauche, changement d'infrastructure, parkings avions...)**

On a beaucoup plus embauché les saisons qui ont suivi le covid ! C'était complètement fou. C'était sans arrêt et très très intense. Je pense qu'on aurait même pu se permettre d'embaucher plus.

Au niveau des parkings avions, l'été des fois on doit pratiquer la densification. Il y a tellement d'appareils que nous devons les placer presque les uns sur les autres.

Autrement pas grand chose n'a changé on a juste dû faire face à la hausse et gérer ensuite sur le terrain. On est passé de Swissport Executive Aviation à DC Aviation G-OPS. C'est un changement mais ce n'est pas en lien avec le trafic ou l'escale.

**D'ailleurs, à quoi pensez-vous que cette hausse est liée ?**

Récemment le covid ! Les personnes aisées ont lâché la classe business des lignes régulières pour venir en jets privés. C'était affolant. Pendant que le monde était encore à l'arrêt, on a tous repris le travail l'été 2020 et c'était très intense. On ne s'y attendait pas. Et depuis ça ne cesse d'augmenter. Après le covid c'était plus facile de venir en avion privé car les formalités d'entrées étaient moins strictes. Beaucoup en ont profité. Et depuis ça ne cesse d'augmenter, les gens se déplacent pour les événements. Ils ont investi aussi dans des maisons secondaires dans la région également.

### **Partie 3 : Particularités des grandes plateformes aéroportuaires**

**Combien d'entreprises sont présentes pour l'assistance des vols privés ?**

Trois entreprises.

Signature Flight Support et Avia Executive sont aussi au terminal affaires.

**D'après vous, quelles sont les particularités de l'escale de Nice?**

La saisonnalité déjà. Certes nous avons du trafic à l'année mais l'été c'est dix fois plus.

La capacité d'accueillir tous les avions et de savoir les traiter car des fois on accueille aussi des B737, B787, B747, A319, A320 privés.

Puis le service est impeccable et très organisé.

### **A votre avis, pourquoi autant de vols privés posent à Nice ?**

Je dirais que c'est en grande partie pour la région. C'est magnifique et ça attire pour les vacances. L'approche en avion est aussi sublime.

Depuis quelques années, les gens achètent des résidences secondaires dans des endroits calmes à l'abri de l'agitation des grandes villes.

A Nice, il y a aussi des événements importants qui attirent une certaine classe sociale comme le Grand Prix de Monaco ou le festival de Cannes.

### **Selon vous, quelles sont les différences entre le traitement d'un avion privé sur une grande plateforme aéroportuaire et sur une petite escale ?**

A DC Aviation G-OPS, on a eu des saisonniers qui ont travaillé sur d'autres escales avant leur venue chez nous. Ils nous disaient qu'ils étaient surpris ici. Je crois que sur les petites escales c'est vraiment différent. Tout d'abord ce n'est pas la même quantité de vols donc forcément l'organisation n'est pas la même. Je pense que les agents des opérations sont bien plus polyvalents. Dans quelle mesure exactement je ne sais pas mais je pense qu'ils font bien plus que nous. Je sais aussi qu'ils n'ont pas les mêmes moyens, pas de voitures des fois pour acheminer à l'avion ou pas d'entreprises de catering. Cela semble impensable pour nous.

### **Comment percevez-vous le fonctionnement des autres escales ?**

Honnêtement je ne sais pas trop c'est une bonne question. Je me dis aussi que c'est peut être plus simple sur les petites escales. Peut être que les passagers sont plus tranquilles et moins exigeants. Nous ils connaissent, ils savent ce que l'on peut faire et ils savent qu'on a les possibilités de répondre à leurs demandes, donc ils sont très pointilleux.

#### Partie 4 : Clientèle

**Quels sont les profils des voyageurs en aviation d'affaires ?**

Des gens très fortunés. Beaucoup de familles qui héritent de génération en génération. A Nice beaucoup de personnalités connues, des acteurs, des sportifs/sportives, chanteurs etc.

**D'après vous, quelles sont leurs attentes ?**

Ils ont l'habitude de voyager et de prendre l'avion privé. Donc ils ont des exigences très hautes. Ils veulent bien manger, que ce soit rapide, que ce soit propre, que l'accueil soit adapté et poli, que l'on soit discret. Il faut savoir répondre à leurs demandes très rapidement, s'adapter à chaque client et surtout proposer un service de qualité, car c'est ça qu'ils attendent.

**Quels sont les retours positifs concernant votre escale de la part des passagers ? Et des équipages ?**

La qualité de service. La connaissance de toutes les situations et d'adaptation. A Nice on voit tellement de tout.

**Avez-vous déjà eu des remarques négatives concernant votre escale de la part des passagers ? Et des équipages ?**

Oui bien sûr. Des fois les passagers partent mécontents mais en général ce n'est pas la faute de notre entreprise. Ils sont mécontents car ils ont trop attendu à la douane, ou car il y a du monde au poste inspection filtrage. C'est externe et on ne peut pas facilement agir sur ça.

## Partie 5 : Conclusion

**Avez-vous des remarques à ajouter ?**

Je pense que nous avons beaucoup de trafic à Nice car la région attire. Mais franchement, les petits aéroports fonctionnent aussi très bien et ont leur place dans le trafic d'affaires. Et eux, c'est un autre type de trafic. Les passagers y vont pour d'autres raisons et il doit être intéressant de voir ce qui peut attirer sur les petites escales. Je pense que c'est des besoins de déplacements professionnels en priorité, mais qui sait peut être que des régions que nous ne soupçonnons pas sont en train de devenir touristiques discrètement.

Annexe 3 : Entretien avec le responsable de l'Aviation Générale AviaVIP à l'Aéroport Montpellier Méditerranée

## ENTRETIEN ECRIT

**Temps de l'entretien : 5H**

**Date : 25/07/23**

**Lieu : MONTPELLIER**

*Dans le cadre de mon Master 2 Droit et Management du Transport Aérien à l'université de Droit et de Science Politique d'Aix Marseille, je réalise mon mémoire de fin d'études sur "L'essor de l'aviation d'affaires : gestion et traitement pour les petites escales aéroportuaires françaises". Sujet au cœur du fonctionnement de l'aéroport de Montpellier, qui depuis quelques années optimise la gestion et le traitement des vols d'affaires sur sa petite plateforme. J'ai donc souhaité m'entretenir avec vous, responsable de l'aviation générale dans cet aéroport, afin d'avoir votre vision sur le sujet et ainsi explorer au maximum la stratégie de gestion des vols privés sur votre escale. Votre rôle de responsable vous permet de détecter en première ligne les enjeux et contraintes liés à l'aviation d'affaires. Il était donc plus que pertinent d'avoir votre avis sur le sujet, afin de soulever les particularités de cette gestion.*

*Un grand merci d'avance à vous pour la perception générale et professionnelle, ainsi que pour le temps accordé qui vont me permettre d'avancer dans mes recherches.*

*Nous rappelons que cet entretien préserve l'anonymat.*

### **Partie 1 : Présentation générale**

**Pouvez-vous vous présenter ?**

J'ai 28 ans, je suis de la région et vis actuellement sur Montpellier. J'aime énormément l'aviation non-motorisée (comme le planeur), ainsi que la tonitruante sonorité des réacteurs.

### **Quel est votre parcours professionnel ?**

J'ai été animateur pour la mairie de Montpellier puis j'ai découvert le métier d'agent de trafic par hasard. De fil en aiguille, je me suis renseigné sur ce métier, jusqu'à arriver en formation « Trafic & Opération » à l'ESMA sur Montpellier. Après cette formation, j'ai été faire ma première saison en tant qu'agent de trafic pour Aviapartner La Rochelle. A mon retour de La Rochelle, j'ai fait 3 saisons d'été au trafic pour Aviapartner Montpellier, auxquelles s'est ajouté un peu de trafic en intérim en période hivernale. Puis s'est ouvert le poste de « Superviseur Aviation Générale » et j'ai accepté cette opportunité.

### **Quel est votre poste actuel à l'aéroport de Montpellier ? Depuis quand l'occupez-vous et quelles sont vos missions ?**

Je suis actuellement « Superviseur Aviation Générale » pour Aviapartner Montpellier. J'occupe ce poste depuis Septembre 2019. L'objectif principal est de décharger le service trafic des vols d'aviation générale. Dans un second temps, je m'occupe de planifier/réguler les horaires des agents de trafic pour pouvoir gérer au mieux le trafic généré par les vols d'aviation d'affaire.

J'ai également la charge de m'occuper de l'aspect facturation des vols comme des prestataires (catering, taxi, etc...). Enfin, j'assure la communication avec les compagnies, les process internes, les litiges, l'entretien du matériel et la gestion des fournitures.

### **Avez-vous déjà travaillé dans l'aviation d'affaires sur d'autres escales aéroportuaires ?**

Non, uniquement sur MPL. A l'époque où j'étais chez Aviapartner La Rochelle, nous ne faisons pas non plus la partie AG, Aviapartner faisant alors sous-traiter à une autre société.

## Partie 2 : Traitement des vols à l'aéroport de Montpellier

**Y-a t-il d'autres entreprises qu'AviaVIP qui assistent les vols privés à l'aéroport de Montpellier ?**

Oui, il y a l'Aéroport Montpellier Méditerranée (AMM) et Alizya MPL. Nous disposons de 95% du marché, AMM 4,9% et Alizya MPL 0,1%. \*

\*Ces chiffres ne sont pas sourcés mais correspondent à la réalité du terrain.

**Lorsqu'un vol pose à Montpellier, quel est son traitement classique ?**

Une assistance dite « classique », commence dès l'atterrissage de l'avion.

Il s'agit alors d'approcher son van, préparer cales/plots/bâtons/EPI, faire ses FODs, et guider l'avion jusqu'à son point de stationnement.

Commence ensuite la prise en charge des passagers, questionner les membres d'équipage pour savoir quels sont les besoins et en fonction anticiper la mise en place nécessaire pour le départ (factures, services à l'avion, prise en charge de l'équipage et de passagers). In fine, clôturer le dossier après le décollage.

**Combien de services sont impliqués et quelles sont précisément leurs missions ? (*piste, opérations, accueil..*)**

Il n'y a pas de services dédiés, ni d'accueils. Le bureau trafic gère la totalité des services nécessaires à une assistance de vols privés. Certains services sont sous-traité par des prestataires mais ces demandes transitent toujours par le bureau du trafic Aviapartner.

**Quels services un salarié fait-il lui-même pour l'avion ?**

Le service AG travaille avec le service trafic, et à eux-deux gèrent la totalité des services demandés par l'aviation d'affaire.

Par exemple, l'agent de trafic, assigné à un vol X, se chargera de la manutention des bagages à l'arrivée et au départ, comme de la livraison du catering, de la facturation de l'assistance, coordination avec la douane, faire du café/eau chaude, conditionner des glaçons, coordonner le fuel etc...

Dans mon cas, je suis qualifié pour tous services que propose Aviapartner MPL, comme le GPU, l'ASU, vidange toilette, guidage, etc... à l'exception du repoussage - qui n'est pas nécessaire sur l'AG à MPL.

**A quels prestataires externes faites-vous appel pour répondre aux besoins de vos vols ?  
Citez-les tous précisément.**

Le catering est préparé par Aéroport Hôtel.

Si besoin de taxi « en compte » nous travaillons avec la société « Taxi Charlotte SARL ». Dans le cas d'une indisponibilité, nous sommes également amenés à travailler avec les taxis de l'aéroport.

Le service d'eau potable et de/anti-icing est effectué par Air France.

Le fuel est fourni via Total Energie MPL, seul fournisseur de Jet-A1 et de 100LL sur la plateforme. Le ménage avion est fait par la société GSF.

**Combien de vols traitez-vous par jour ?**

La moyenne tend à 1.5 vols par jour sur un an. Calcul basé sur le nombre de vols enregistrer sur MyHandling, depuis un an.

**D'après vous, quelles sont les particularités de l'escale de Montpellier ? (saisonnalité, trafic commercial, assistance...)**

L'escale Aviapartner à Montpellier est particulière, à mon sens, pour plusieurs raisons.

- Les vols commerciaux ne sont pas répartis de manière « linéaire » sur la journée : il peut y avoir certains jours - en particulier durant la saison hivernale - où l'on peut avoir un vol tôt le matin, puis plus rien jusqu'en fin de matinée, par

exemple. La conséquence de ce phénomène est que la continuité des agents n'est pas tout le temps garantie, ce qui a pu déjà poser problème pour le suivi des vols AG. Le service planification est conscient de ce problème et travaille à éviter au maximum cette problématique.

- L'effet de saisonnalité est très marqué. Pour l'aviation d'affaire en hiver, il est fréquent de ne pas avoir de vols prévus pendant plusieurs jours - en particulier aux mois de janvier et février (56 MVT en janvier 2023 & 102 MVT sur février 2023). A contrario, le trafic estival se densifie énormément (158 MVT sur juin 2023). A noter que cette tendance s'applique aussi à l'aviation commerciale.
- La clientèle de l'aviation générale sur MPL est en grande majorité une clientèle, que j'appellerai « business » : ce sont des hommes et femmes d'affaires, qui prennent des jets pour le travail/affaires, etc... Nous disposons aussi d'une clientèle « VIP », du fait qu'il y ait quelques personnalités dans la région, de grosses scènes culturelles - comme le Parc Expo Aréna (tout près de l'aéroport), une équipe de football professionnelle et quelques propriétaires d'avions privés. D'expérience, la répartition est de 65% d'hommes/femmes d'affaire et 35% de VIP.
- Le trafic de l'aviation générale chez Aviapartner Montpellier est en quasi exclusivité géré par les agents de trafic et le superviseur aviation générale. Quelques agents du service piste et du service passage sont aussi formés pour pouvoir compenser le manque de staff au trafic (si des agents sont en congés, par exemple). Officiellement, le service Aviation Générale ne compte qu'une seule personne (moi-même), les autres agents portant « une double casquette ». Cette particularité est optimale pour l'entreprise, qui peut se permettre d'assigner un même agent à deux services différents mais opérationnellement, cela pose problème. Par exemple, en cas de vols simultanés dus au retard d'un vol commercial « A », qui se chevauche avec un vol AG « B », où l'agent était initialement prévu sur les deux vols. Aussi, les amplitudes de travail peuvent devenir très grandes.

**Sur votre escale, vous êtes en lien étroit avec l'aéroport de Montpellier (AMM), quelles limites pouvez-vous avoir avec eux ? Et quels avantages ?**

L'AMM étant exploitant de l'aéroport, ce sont eux qui nous mettent des limites aussi bien en termes de disponibilité des parkings avions que pour le respect des réglementations aéroportuaires locales.

La politique d'Aviapartner étant d'accepter toutes les demandes d'assistances, AMM se voit parfois dans l'obligation de ne pas pouvoir nous laisser accepter certaines demandes car le délai de prévenance de la compagnie aérienne est trop court ou que les parkings avions sont saturés. Les relations professionnelles sur le terrain sont bonnes - en particulier avec le PCE (Poste de Contrôle Exploitation), avec qui nous devons très fréquemment nous coordonner pour le suivi des vols en temps réel, la gestion des demandes d'assistances qui nous sont faites, la gestion des parkings et les urgences opérationnelles.

Il n'y a pas de réelles contraintes, AMM représentant le premier pallier de réglementations que nous avons. Nous sommes obligés de travailler en fonction d'eux. Une bonne entente facilite les échanges et la communication.

**Quelle est la place de l'aéroport de Montpellier en termes de trafic affaires en France ?**

N'ayant pas accès aux chiffres d'Aviapartner, je ferais l'hypothèse que la place du trafic affaires de Montpellier en France est équivalente à la place de la ville en France.

**Cette place a-t-elle évolué au fil des années ?**

En partant du postulat précédant, il ne serait pas incohérent de répondre par l'affirmative, au regard de la gentrification progressive : la ville s'agrandit, de nouveaux quartiers ont vu le jour (Port Marianne pour exemple), et beaucoup de bâtiments se construisent, certains apportant une visibilité certaine à la ville (L'Arbre Blanc, prochainement « Evanesense »). Montpellier se veut être une vitrine culturelle (candidate à la Capitale Européenne de la Culture 2028, Aréna Parc Expo...).

La ville dispose également d'atouts commerciaux dans le secteur de l'informatique (French Tech, IBM, Ubisoft) et dans le domaine de la médecine (Faculté de médecine réputée, CHU, Zimmer Biomet). Autant d'éléments qui rendent la ville attractive pour les clients de l'aviation d'affaire. De plus on constate depuis plusieurs années que le trafic lié à l'AG a tendance à augmenter sur la plate-forme.

### **Partie 3 : Essor de l'aviation générale**

**Avez-vous personnellement observé une hausse du trafic affaires sur votre escale depuis quelques années ?**

Oui, le trafic des vols d'aviation générale est en constante augmentation. C'est un constat personnel au regard de mon expérience, mais aussi corroboré par mes collègues déjà en poste avant moi ainsi que par les chiffres des tableaux de facturations auxquels j'ai accès.

TTL 2020 : 970 MVTs

TTL 2021 : 1374 MVTs

TTL 2022 : 1691 MVTs

***Si oui, qu'est ce que cela a changé pour vous ?***

Cela a entériné un de temps de travail, une charge administrative et un devoir de planification beaucoup plus importants.

***Si oui, comment vous adaptez-vous à cette hausse sur l'escale ? (embauche, changement d'infrastructure, parkings avions...)***

Le trafic Aviapartner dispose de deux agents supplémentaires (en contrat précaire, intérim + CDD) en raison des besoins sur l'aviation commerciale depuis 2 ans, mais il n'y a pas eu d'embauches directement liées à l'essor de l'aviation d'affaire.

Le salon VIP/repos équipage a été déplacé et grandement amélioré, depuis Septembre 2022 à l'initiative d'Aviapartner. Les parkings avions disponibles en zone Alpha ont été repensés pour passer de 3 places de parkings à 6 places.

***Si oui, pensez-vous que votre escale est actuellement adaptée à cette hausse ?***

Non, j'aurais besoin d'un agent spécifiquement recruté pour l'aviation générale. Les agents « multifonctions » fonctionnent bien sur quelques vols mais pas sur la totalité d'une saison.

***Si oui, avez-vous mis en place de nouvelles stratégies face à cet essor ?***

Stratégie : faire du mieux que l'on peut avec ce dont nous disposons.

**A quoi pensez-vous que la hausse du trafic de l'aviation générale dans le monde est liée ?**

Cet accroissement me semble intrinsèquement lié au fait que le nombre de personnes fortunées est toujours en augmentation. Ce n'est pas d'avoir de jolis morceaux d'ananas et/ou de mangues toute l'année dans le plateau repas « VIP » servis dans ces avions qui fait accroître le nombre de personnes sollicitant les services de l'aviation d'affaire.

Aussi, le tarif du kérosène étant encore attractif cela n'empêche pas l'offre de se stabiliser ou de diminuer.

**Que pensez-vous de l'aviation générale future ? (environnement, réglementation...)**

Le futur de l'aviation d'affaire :

Je pense qu'à l'avenir une réglementation plus restrictive serait essentielle. Favoriser les trajets en train ou via les lignes commerciales aériennes déjà existantes, afin d'éviter certains vols pouvant paraître aberrants :

Exemple : Montpellier – Barcelone en A319-ACJ, pour deux personnes.

Exemple : Montpellier – Béziers en C510 pour deux personnes.

L'aviation « verte » n'existe pas et ne pourra pas exister tant que le pétrole sera la ressource énergétique prépondérante dans ce domaine. L'aviation motorisée thermique est née du pétrole et mourra avec lui.

Les nuisances sonores sont un problème (déjà traité par les institutions, comme à NCE ou encore GVA).

Je n'ai que très peu d'espoir vis-à-vis des futurs avions électriques, autant par rapport à leur autonomie qu'à leur capacité d'embarquement sur de grandes distances.

#### **Partie 4 : Particularités des petites escales aéroportuaires**

**Combien êtes-vous dans l'équipe à l'année ?**

Officiellement au service Aviation Générale, je suis seul. Mais comme précisé en amont, le service trafic travaille aussi ces vols, ce qui fait officieusement une équipe composée de 5 personnes, dont 2 en intérim/CDD et 3 CDI.

**Les petites structures aéroportuaires sont connues pour la polyvalence de leurs employés, dans quelle mesure cela s'applique pour vous ?**

Effectivement, cette polyvalence s'applique à l'équipe Aviapartner MPL.

Un seul agent s'occupe à la fois du marshalling (guidage de l'aéronef, jusqu'à son point de parking), du calage, du balisage, de la manutention des bagages, de l'escorte des passagers et des équipages, de la coordination avec les services de l'aéroport (PCE, douane, taxi), de la relation avec les opérations des différentes compagnies et de la facturation.

Certains agents sont aussi formés à la manipulation de GSE, comme les « Charlatte », GPU, ASU et vidange toilette.

**Quel est le ressenti de vos collègues au trafic lorsqu'ils sont amenés à vous aider sur des vols privés ?**

Au trafic, cet aspect de la mission est évoqué dès l'entretien d'embauche, ce qui en fait une tâche à part entière dans la mission de l'agent de trafic sur notre escale. Les agents de trafic ne sont donc pas réticents à aider sur l'AG. La problématique pouvant être soulignée pour eux est de pouvoir respecter leurs amplitudes horaires et de ne pas avoir de vols privés en même temps que des vols commerciaux.

**Pour vous, quels sont les risques des postes multitâches pour l'entreprise? Et pour les travailleurs ? (*sécurité, manque de connaissance, fatigue...*)**

Pour l'entreprise, aucun. Payer un agent pour faire le travail de deux personnes, c'est une optimisation de la productivité, qui n'est pas négligeable pour l'employeur.

Pour le salarié, ce système est générateur de stress en cas de vols simultanés (AC & AG). Le stress est lui-même générateur de fatigue. La fatigue causée par une grande amplitude, voire cumulée depuis plusieurs jours, peut avoir une influence sur la vigilance, et ainsi entraîner des erreurs vis-à-vis de la sûreté (voire créer des situations d'insécurité impliquant une sortie des procédures). Les procédures opérationnelles sont maîtrisées mais moins du côté de l'administratif.

**Diriez-vous que le trafic commercial occupe la même importance que le trafic privé sur votre escale ?**

AC : Nécessite environ 4 à 5 (voire plus selon la compagnie) personnes pour traiter un vol, ce qui permet de faire vivre plus de personnes. Économiquement, ce type d'assistance est plus fiable dans le temps : une compagnie commerciale dépose un programme de vol sur une période donnée, ce qui permet d'établir une planification assez stable. L'AC permet à une escale comme Aviapartner Montpellier d'exister.

AG : Économiquement très rentable, car peu d'investissement mais une fiabilité dans la « programmation » beaucoup trop incertaine. Annulations fréquentes et changements d'horaires réguliers en font un domaine trop instable en plus de l'effet de saison pour qu'Aviapartner MPL puisse en faire son activité principale.

Sur MPL, l'aviation d'affaire a un pouvoir lucratif non négligeable pour Aviapartner mais représente un risque trop important en terme de stabilité des emplois comparé à l'aviation commerciale, qui est plus prévisible et stable financièrement.

**Favorisez-vous au sein de l'entreprise le traitement d'un vol commercial à celui d'un vol privé ?**

La direction soutient le fait que la priorité de traitement sera toujours sur l'aviation commerciale. L'aviation commerciale et l'aviation d'affaire occupent des places bien distinctes sur l'escale.

**Selon vous, quelles sont les différences entre le traitement d'un avion privé sur une grande plateforme aéroportuaire et sur une petite escale ?**

Pour avoir été amené à suivre un agent d'AG chez Aviapartner Executive NCE, j'ai constaté que la manière de travailler n'a ABSOLUMENT rien à voir avec nos méthodes sur MPL.

Sur une grosse plate-forme, l'agent d'AG ne s'occupe que de l'accueil des passagers, des équipages et de transmettre les infos au superviseur, qui lui est en communication avec la plupart des intervenants (fuel, catering, piste, etc...).

Une escale importante est pourvue d'un service piste dédié, qui gère, le chargement/déchargement des bagages, les services à l'avion, comme le marschalling, calage/balisage, GPU, ASU, repoussage/tractage, vidange toilette, eau potable, etc...

De plus de tels volumes permettent à l'entreprise d'envisager des recrutements importants et pérennes, de créer des équipes qui peuvent se relayer et donc de générer de la stabilité,

financière et sociale.

Sur une petite escale, la masse salariale est établie en fonction des éléments les plus stables dont dispose l'entreprise pour établir son recrutement. Sur MPL, ce sera l'aviation commerciale. La petite escale aura plus besoin de s'adapter à son trafic, former quelques agents aux procédures pour qu'ils soient plus polyvalents. La même personne s'occupera de guider l'avion, caler/baliser, de l'équipage, des passagers, de coordonner le fuel, la douane, du catering, des GSE (s'il y est habilité), etc...

La différence réside dans la polyvalence des agents pour une petite escale contrairement à une grande escale où les agents sont plus nombreux et donc plus spécialisés.

De plus, le volume de vol influe directement sur la masse salariale, ce qui permet d'établir des planifications stables contrairement à une escale type MPL, où les agents doivent être en constante adaptation et doivent pouvoir se rendre disponibles.

**Pour vous, qu'est ce qui peut attirer un avion à venir poser à Montpellier plutôt qu'ailleurs ?**

Je dirais que c'est le passager qui est attiré par Montpellier, plus que l'avion. Je veux dire par là que si le client d'une compagnie souhaite venir à Montpellier, la compagnie y viendra : ce n'est pas la compagnie qui choisit, mais le passager.

Malgré cet argument, Montpellier reste une ville qui attire du trafic dans le domaine de la médecine, de l'informatique, du football et de la culture, ce qui génère un trafic donc l'escale ne peut pas se permettre de négliger (CF dernière réponse de la P2).

Le fait que la Tour soit ouverte en permanence est un point qui rend la posée à MPL attractive.

**En revanche, quels éléments peuvent empêcher un avion de venir se poser à LFMT ?**

Selon moi, à moins qu'il y ait eu un litige important entre la compagnie cliente et Aviapartner, l'avis du passager primera quasiment toujours sur le fait de venir sur MPL. Peut se poser par moments également la disponibilité des parkings, mais ce

phénomène n'arrive que très occasionnellement (durant la période du Festival de Cannes et du Grand Prix de Monaco).

**D'après vous, quelles sont les particularités de ce milieu ? (*type d'appareils, clients, qualité du service...*)**

C'est un domaine de service pur. Pour Aviapartner Montpellier, nous ne sommes pas capables de fournir un service de « luxe », bien que ce soit un domaine qui y est clairement rattaché. Le luxe impose une attention particulière aux détails et aux personnalités, tout comme l'aviation mais pour des machines de métal et de composite.

Les types d'avions sont très similaires de manière générale (prédominance de Citation Jet, Pilatus ou Bombardier). La clientèle attend un service, il faut donc pouvoir le produire, ce qui implique de se plier en quatre pour pouvoir satisfaire une demande - qu'elle soit très spécifique ou pas.

La disponibilité pour l'entreprise est un élément majeur. Dans une escale comme MPL, l'équipe n'est pas grande et les demandes de dernière minute ou les horaires aux extrémités de la journée peuvent vite devenir des casse-tête d'organisation. D'expérience, dans l'aviation d'affaire, c'est la rapidité d'exécution qui fait la différence : plus la demande est vite satisfaite, plus le client passager et/ou la compagnie sera content(e). Pouvoir mettre des priorités dans son organisation est essentiel pour gérer des situations rapidement tout en gardant de la qualité de service.

L'AG c'est au cas par cas, chaque jour. Être organisé, connaître par cœur le lieu où l'on évolue car il faut se rendre disponible pour tout le monde, le plus vite possible, sans être en retard et en proposant un service qui s'apparente à du luxe.

## Partie 5 : Clientèle

### **Quels sont les profils des voyageurs en aviation d'affaires ?**

Sur MPL, nous avons une clientèle majoritaire d'hommes/femmes d'affaire, se déplaçant pour des raisons professionnelles. L'autre part est constituée de particuliers locaux ayant une attache dans la région et se déplaçant plus ou moins régulièrement. La dernière part correspond aux personnes fortunées qui viennent sur Montpellier pour le loisir (part qui augmente par ailleurs avec la saison d'été pour empiéter sur la part des déplacements professionnels).

Le camembert est approximativement réparti de cette manière : 70% affaires/travail – 20% fortunes locale – 10% loisir /voyage. La part de la clientèle « artistique » est associée à la part loisir/voyage.

### **D'après vous, quelles sont leurs attentes ?**

Les attentes sont globalement les mêmes pour tous les profils : Ponctualité, réactivité, petites attentions, politesse, courtoisie et sens du commerce sont les éléments de bases qui permettent de satisfaire l'immense majorité des clients de l'AG.

La communication avec les clients est aussi extrêmement importante, beaucoup de passagers ne connaissant pas très bien les problématiques inhérentes à l'aérien. Pour exemple, les CTOT - aussi appelé « slot » - sont des horaires de départ fixés par le contrôle du trafic aérien. Un départ en retard pour cette raison est souvent difficile à comprendre. Il est ainsi fondamental d'opter pour une communication simple et claire pour rassurer le client.

### **Avez-vous observé un changement de type de clientèle après la pandémie mondiale ?**

Oui, il est clair qu'après la pandémie mondiale, la clientèle a changé.

La saison dernière, il y a eu une véritable explosion du nombre de vol AG sur MPL mais aussi sur d'autres escales d'Aviapartner. Ajouté à un plus grand nombre de vols, nous avons constaté que la part des voyage professionnels avait diminué pour laisser une plus grande place à celle que je nomme « loisir/voyage ». Le besoin de bouger et de « sortir de chez soi » a été flagrant.

**Avez-vous déjà eu des retours positifs concernant votre escale de la part des passagers ?  
Et des équipages ?**

Depuis que le salon VIP d'Aviapartner a été déplacé et entièrement rénové, ce sont majoritairement les pilotes qui nous font de bons retours (les passagers s'installent rarement dans le salon VIP).

Je dirais que les passagers sont globalement assez satisfaits du service. De mon point de vue, il y a deux indicateurs, à savoir la courtoisie du client et les pourboires. Un client souriant et aimable induit que tout se passe bien. Même raisonnement pour les pourboires, un client insatisfait n'en donnera pas.

\* Petite parenthèse sur les pourboires : cela demeure malgré tout une donnée aléatoire, ainsi il serait difficile d'affirmer catégoriquement qu'une assistance sans pourboire est une assistance s'étant mal passée.

**Avez-vous déjà eu des remarques négatives concernant votre escale de la part des passagers ? Et des équipages ?**

Effectivement, c'est arrivé. Une arrivée manquée, un client attendant un peu trop longtemps à son goût au terminal.

Cela est souvent dû au fait que l'agent est pris sur un autre vol - commercial ou privé/d'affaire. Ces situations sont parfois inévitables mais tendent globalement à diminuer.

En ce qui concerne les équipages, les remarques négatives venaient du tarif de l'assistance par rapport à la qualité du service, en pointant du doigt le salon équipage dont nous disposions avant (à savoir un espace d'une 20 de m2, sans fontaine à eau,

internet ne fonctionnait quasiment plus, le passage régulier du staff Aviapartner pour faire de l'eau chaude et du café).

## Partie 6 : Conclusion

**En tant que responsable de l'aviation générale sur l'escale, quelles difficultés pouvez-vous rencontrer lors du traitement des vols à Montpellier ? (*par rapport à votre poste, l'aéroport, les moyens etc*)**

La difficulté principale est de devoir assumer la grande majorité des vols d'aviation d'affaire. Les agents de trafic sont programmés sur les vols d'aviation commerciale, leur amplitude est donc limitée. Bien sûr, j'assigne ces agents sur des vols AG mais en fonction du retard des vols AC, il est très fréquent que je sois forcé de faire des vacations de plus de dix heures.

Le gestionnaire de l'aéroport n'a pas toujours voulu aller dans notre sens - comme nous faciliter des accès pour nos véhicules et ceux de nos passagers, mais la situation a évolué dans le bon sens au fil du temps.

Pour ce qui est des moyens, j'ai démarré à Aviapartner MPL, où les procédures étaient plus « rustiques ». Nous n'avions qu'un seul van, les locaux étaient rudimentaires, les procédures de suivi des vols n'étaient pas ergonomiques et nous avions moins de matériels (bâtons, cônes, cales, matériel de communication, etc...).

Ces méthodes permettaient cependant une autonomie professionnelle plus rapide et apportaient plus d'expérience et de savoir-faire que maintenant.

Aujourd'hui, nous disposons d'un second van qui permet de mieux gérer les vols en simultanés. De nouveaux locaux - dont le nouveau salon VIP, avec des équipements fonctionnels. Un système de suivi des vols, appelé « MyHandling », très complet et ergonomique me faisant gagner beaucoup de temps en particulier sur l'aspect facturation. Côté matériel, l'évolution est minime, elle se concentre sur le renouvellement du matériel usé et/ou devenu obsolète.

En résumé, ce poste a su évoluer dans le temps, et globalement de façon améliorative, mais les contraintes liées à ce domaine d'activité restent les mêmes, part rapport aux horaires et aux standards attendus par les compagnies et les clients.

***A contrario, quelles sont les forces que vous relevez sur votre escale ? (pour vous, ainsi que pour les passagers et autres intervenants)***

Nos très bons rapports avec les différents intervenants de l'Aéroport est à mon sens un point très positif et qui a une grande influence sur la qualité de notre travail. Par exemple, quand nous avons plusieurs mouvements d'avions dans la même tranche horaire, l'aéroport peut nous faciliter l'attribution des points de parking pour éviter de permuter entre les avions sur de trop grandes distances.

Un point très intéressant pour nos clients est la facilité des procédures de sûreté. Les parkings aéronautiques pour l'AG se trouvent en zone hors-PCZSAR, les passagers et leurs bagages ne sont donc pas inspectés/filtrés. Le gain de temps est énorme.

Ces éléments sont pour moi les deux points, à mon sens les plus forts de notre escale, en plus du fait qu'il soient perceptibles par nos clients.

***Avez-vous des remarques à ajouter ?***

La gestion des vols privés est un domaine d'activité bien spécifique, qui prend de l'ampleur sur le marché de l'aviation civile. Il devient urgent que les organismes de formation du personnel au sol, comme l'ESMA il y a encore quelques années, se lancent dans ce type de formations pour que les entreprises comme Aviapartner puissent recruter du personnel préparé et conscient des enjeux.

*Merci à nouveau pour le temps accordé à cet entretien.*

*Emma BARBE*

Annexe 4 : Business Aviation Commitment on Climate Change



The business aviation community has long been committed to reducing the environmental impact of its products and operations. Indeed, we have improved the fuel efficiency of our products 40% over the past 40 years.



**PETER J. BUNCIC**  
PRESIDENT AND CEO  
GENERAL AVIATION  
MANUFACTURERS ASSOCIATION

Our manufacturers and operators continually seek new ways of increasing an airplane's performance and range while reducing fuel consumption. Nonetheless, our community recognizes that we must do our part to reduce aviation emissions further even as we grow to meet rising demand for transportation.

The General Aviation Manufacturers Association (GAMA) and the International Business Aviation Council (IBAC), on behalf of the manufacturers and operators of business aviation worldwide, have therefore developed an aggressive strategy for CO<sub>2</sub> emissions reductions to 2050. We also join with the commercial aviation sector in endorsing the International Civil Aviation Organization's (ICAO) proposal for a global sectoral approach for aviation emissions in a post-Nyoto Agreement on climate change.



**DONALD SPRUON**  
DIRECTOR GENERAL  
INTERNATIONAL BUSINESS  
AVIATION COUNCIL

Our commitments parallel those made by the commercial aviation sector and depend equally on efficiency improvements that are projected from infrastructure modernization, operations and alternative fuels. Our community pledges an average of 2% improvement in fuel efficiency per year from now until 2020 on a fleet-wide basis. We acknowledge the need for appropriately structured market-based measures, so long as any revenues collected are reinvested into the sector. Such measures, along with advances in the areas mentioned above should help business aviation achieve carbon neutral growth by 2020 and an absolute reduction of 50% of CO<sub>2</sub> emissions by 2050 relative to 2005.

Business aviation is a vital tool for businesses and economic development and is an integral part of the international transportation system. It facilitates commerce and investment, connects people and communities around the globe, helps relieve famine, and delivers vital relief to those in need or afflicted by natural or man-made disasters. Business aviation also represents a dynamic and critical engine for economic growth that brings jobs and prosperity to millions of people worldwide.

While business aviation manufacturers and operators are engaged in a sustained effort to meet these targets, a strong partnership between industry and government is also absolutely necessary to achieve these goals. We can only meet these targets if all stakeholders work together on comprehensive, ambitious and fair worldwide action to mitigate emissions.

In this document, we describe our strategy and ambitious goals to meet this critical global challenge of emissions reduction while continuing to deliver vital economic, business and social benefits.

# BUSINESS AVIATION COMMITMENT ON CLIMATE CHANGE

In support of the ICAO *Declaration on International Aviation and Climate Change* and the need for a global aviation sectoral approach in a post-Kyoto global framework.

## AVIATION COMMITMENT IS UNIVERSAL

The business aviation industry fully supports the International Civil Aviation Organization's (ICAO) Programme of Action on International Aviation and Climate Change and encourages acceptance of the ICAO proposal for aviation sectoral management of targets and monitoring of greenhouse gas (GHG) emissions in a post-Kyoto Agreement. Business aviation also supports the Declaration issued by the High Level Meeting on International Aviation and Climate Change, convened by ICAO in Montreal 7 to 9 October 2009.

## GLOBAL HARMONIZATION IS CRITICAL TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS

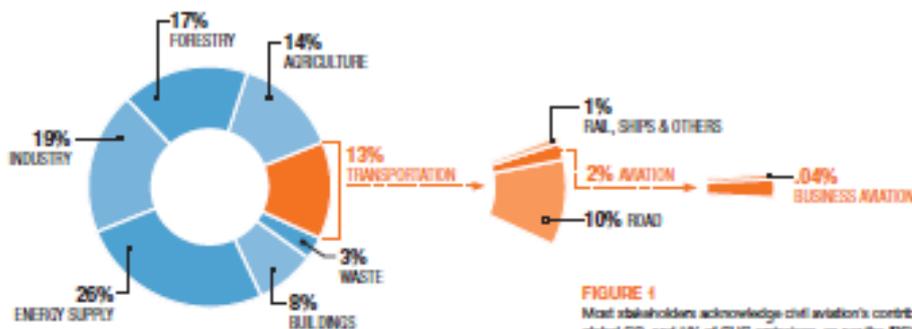
Business aircraft are used by companies and are increasingly recognized by governments as productivity tools that benefit nations, communities

and industries. Aircraft are flown routinely across borders and from continent to continent. Given the global nature of aviation and the prevalence of international operations, a critical need exists for globally harmonized policies, rules and procedures to ensure safe, efficient and balanced operations. Application of the Policies and Standards and Recommended Practices (SARPS) of ICAO is fundamental to a viable global air transportation network free of regional distortions and anti-competitive practices. Lack of harmonization will cause critical deficiencies and unbalanced market forces. A global approach is needed to avoid a costly, cumbersome and divisive patchwork of differing national and regional provisions. Pursuant to the goal of international harmonization and efficient movement of aircraft between States and the need to mitigate the impact of greenhouse gas (GHG) emissions on climate change,

the business aviation industry encourages a post-Kyoto Agreement whereby ICAO is assigned global sectoral responsibility over aviation emissions targets and monitoring.

## BUSINESS AVIATION'S RECORD OF ACHIEVEMENT

Business aviation has established an excellent record of constantly improving fuel efficiency, delivering 40% improvement over the past 40 years. Business aviation's global CO<sub>2</sub> emissions are very small, being approximately 2% of all aviation and 0.04% of global man-made carbon emissions. Business aircraft are operated for specific missions and they fly efficient, direct routes between airports. Modern navigation equipment, combined with the latest technologies in aircraft and engine design and operational best practices, provide for ever-improving fuel efficiency and reduced GHG emissions.



**FIGURE 1**  
Most stakeholders acknowledge civil aviation's contribution of 2% of global CO<sub>2</sub> and 0.4% of GHG emissions, as per the IPCC report estimates. The business aviation contribution is estimated at 2% of aviation emissions or 0.04% of global emissions.

### THE BUSINESS AVIATION COMMITMENT

Although the community has an excellent environmental record, it is resolved to do more. The business aviation manufacturing and operating communities have jointly developed an aggressive programme in support of ICAO targets and are committed to contributing to the overall aviation goals. To this end, the business aviation community commits to the following specific targets:

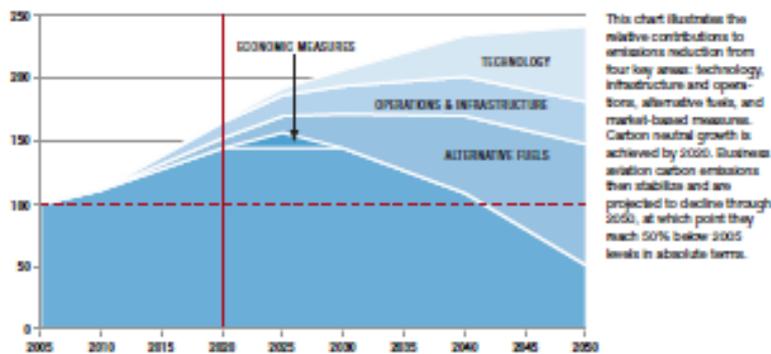
- Carbon-neutral growth by 2020;
- An improvement in fuel efficiency of an average of 2% per year from today until 2020; and,
- A reduction in total CO<sub>2</sub> emissions of 50% by 2050 relative to 2005.

Consistent with the recommendations of the ICAO High Level Meeting of October 2009 and consistent with inherent data limitations of the sector, business aviation supports the development of an appropriate alternative metric within ICAO to measure and track business aviation's emissions on a fleet basis.

Achieving the above targets will require not only sustained effort on the part of the entire business aviation community, but also a partnership between industry and government and a commitment to develop realistic solutions that balance economic growth, progress and technology. We will achieve these objectives through expected advances in four areas: **technology, infrastructure and operational improvements, alternative fuels, and market based measures.**

**Technology:** In business aviation, the market demands efficiency. There are many different business aircraft that offer abilities to transport different-size payloads (either passengers, cargo or fuel) over given distances. Business aircraft manufacturers have led the way in the use of innovative technologies that allow for more efficient operations. Manufacturers are firmly committed to continue on this path: a business aircraft built in 2050 will be 45% more fuel efficient than one built in 2005.

**FIGURE 2**  
Business Aviation CO<sub>2</sub> Emissions  
Index, 100 Equals 2005 Levels  
Actual and Forecast, 2005-2050



**Infrastructure and Operational Improvements:** Through collaboration with air traffic management (ATM) providers to accelerate modernization of air traffic infrastructure and procedures, CO<sub>2</sub> emissions will be considerably reduced. Along with development and implementation of operational best practices to reduce fuel usage, these programmes will deliver 14% of the overall CO<sub>2</sub> reductions by 2050.

**Alternative Fuels:** The aviation industry is driving the research, development and deployment of commercially viable, sustainable alternative aviation fuels. Industry is partnering with authorities in Europe and North America to develop, certify and commercially implement such fuels within the next few years. Based on current research and the encouraging results already demonstrated in flight, business aviation anticipates a CO<sub>2</sub> life cycle reduc-

tion of 40% in absolute terms from biofuels by 2050. This is an area that holds huge promise for significant GHG emissions reductions, but it will require a sustained commitment to funding research by national and other authorities.

**Market Based Measures:** The successful achievement of carbon neutral growth by 2020 will be challenging, since there will not be an immediate impact delivered by improvements in technology, infrastructure and operations, and alternative fuels. During this interim period, business aviation operators are committed to offsetting their emissions through market-based economic measures.

## CONCLUSION

The business aviation sector's commitment to the environment is demonstrated by the remarkable improvements in environmental performance delivered over the last half century. The industry believes that if scope is given to the aviation community to manage environmental stewardship in partnership with industry and under the leadership of ICAO, all will enjoy a vibrant and healthy industry that will continue to proactively reduce its impact on the environment even as the demand for business aviation continues to grow.

Annexe 5 : Proposition de loi visant à interdire les jets privés, numéro 885, Assemblée Nationale le 20 Février 2023



N° 885

## ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 21 février 2023.

### **PROPOSITION DE LOI**

*visant à interdire les vols en jets privés.*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.),

présentée par Mesdames et Messieurs

Julien BAYOU, Christine ARRIGHI, Delphine BATHO, Lisa BELLUCO, Cyrielle CHATELAIN, Charles FOURNIER, Marie-Charlotte GARIN, Jérémie IORDANOFF, Hubert JULIEN-LAFERRIÈRE, Julie LAERNOES, Benjamin LUCAS, Francesca PASQUINI, Sébastien PEYTAVIE, Marie POCHON, Jean-Claude RAUX, Sandra REGOL, Sandrine ROUSSEAU, Eva SAS, Sabrina SEBAIHI, Aurélien TACHÉ, Sophie TAILLÉ-POLIAN, Nicolas THIERRY,

Député-e-s.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les caprices d'une poignée de privilégié-es n'auront jamais autant pollué.

Alors que la lutte contre le changement climatique et ses effets néfastes est incontestablement le plus grand défi auquel nous sommes confronté-es, les dérives de quelques ultra-riches ruinent nos chances de gagner la bataille climatique et condamnent les efforts et l'avenir des Français-es. Se déplacer avec un avion personnel est l'un des symboles de ces dérives.

Mettre un terme à cette pratique en interdisant les vols en jets privés est une mesure aussi immédiate qu'efficace : elle produirait des effets importants sur l'environnement tout en affectant peu de gens.

Tel est l'objet de cette proposition de loi.

### Lutter contre le changement climatique

Les transports sont le premier secteur émetteur d'émissions de gaz à effet de serre en France et représentent 30 % des émissions nationales <sup>(1)</sup>. Au sein des transports, le secteur aérien est responsable de 24 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> selon une étude de l'ADEME <sup>(2)</sup>, soit l'équivalent de 5,3 % des émissions totales de la France en 2019. L'impact environnemental n'a de cesse de s'aggraver, avec des émissions qui ont bondi de 85 % entre 1990 et 2019 <sup>(3)</sup> et qui continueront de suivre une courbe exponentielle si aucune mesure n'est prise. L'aérien exerce ainsi une pression toujours plus forte sur notre environnement et notre biodiversité.

Les émissions de CO<sub>2</sub> sont d'autant plus aggravées par l'aviation privée, en hausse lors de la pandémie de la covid-19 et qui ne montre aucun signe de ralentissement. Un rapport de l'ONG Transport & Environnement démontre que les jets privés sont 5 à 14 fois plus polluants que les avions commerciaux (par passager), notamment parce qu'ils sont deux fois plus susceptibles d'être utilisés pour des trajets très courts, sur des distances où

---

(1) Rapport annuel 2022 du Haut Conseil pour le climat. Dépasser les constats, mettre en œuvre les solutions

(2) *I Care* Environnement 2022. Élaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien. 190 pages. Cet ouvrage est disponible en ligne : <https://librairie.ademe.fr>

(3) *Idem*

les avions sont les moins efficaces, augmentant ainsi l'impact climatique <sup>(4)</sup>. Le constat est d'autant plus amer lorsque les opérateurs admettent qu'une part importante des vols sont à vide : de 25 % à 40 % des vols selon les destinations.

Une politique climatique ambitieuse passe ainsi nécessairement par davantage de réglementation de l'aérien afin d'inverser une tendance climaticide inquiétante. Au-delà du mirage du carburant soi-disant vert, la régulation du trafic reste la mesure la plus efficace pour réduire rapidement les émissions du secteur.

### Associer les ultras-riches à l'effort de transition

Répondre au défi climatique nécessite d'instaurer des solutions écologistes combinant tant l'efficacité environnementale que la justice sociale, ce qui signifie que les efforts doivent être en premier lieu consentis par celles et ceux responsables de la majorité des émissions de gaz à effet de serre. Les statistiques sont implacables : 1 % de la population mondiale est ainsi responsable de 50 % de ces émissions de l'aviation <sup>(5)</sup>. Une petite minorité engendre une part démesurée de la pollution puisque prendre l'avion est d'abord l'apanage des classes les plus aisées. 40 % des Français-es n'ont jamais pris l'avion <sup>(6)</sup>. Pourtant trop souvent, c'est à elles et eux que les efforts sont demandés. Comment consentir à ces transitions quand une poignée continue de gaspiller et de consommer sans limite ?

Les ultra-riches ont une utilisation insoutenable de l'avion. En dehors des services réguliers des lignes commerciales, elles et ils détiennent un jet privé ou font appel à des services de compagnies de location de jets privés. Ce phénomène a récemment été mis en lumière par les comptes twitter de "flight tracking" permettant de suivre les mouvements des plus grandes fortunes. Le compte "I fly Bernard" a ainsi révélé un vol record de dix minutes entre Londres Ouest et Londres Est ou de multiples allers-retours à Venise lors d'une seule et même journée. Ces comportements ont choqué, à juste titre, les Français-es. Ils sont révélateurs d'une forme de sécession des plus riches : vivant peut-être sur la même planète que l'ensemble de la population mais n'étant clairement plus dans le même monde. Ces

---

(4) Rapport de Transport & Environment (2021). Private jets: can the super rich supercharge zero-emission aviation? Le rapport est disponible en ligne : [Transport & Environment - Campaigning for cleaner transport in Europe \(transportenvironment.org\)](https://transportenvironment.org)

(5) *I Care Environment 2022*. Élaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien. 190 pages. Cet ouvrage est disponible en ligne : <https://librairie.ademe.fr>

(6) Rapport The Shift Project. Pouvoir voler en 2050 : quelle aviation dans un monde contraint ? Le rapport est disponible en ligne : [Pouvoir voler en 2050 ? Nouveau rapport du Shift sur l'avenir de l'aérien \(theshiftproject.org\)](https://theshiftproject.org)

multimillionnaires seront d'ailleurs les première-s à pouvoir échapper aux conséquences du réchauffement du climat, provoquées en grande partie par leurs comportements et la démesure de leurs moyens financiers.

L'ampleur de la contestation du phénomène - par les actions d'activistes du climat dans les aéroports, par la multiplication des comptes twitter ou des articles de presse sur le sujet - doit interroger les politiques sur l'acceptabilité sociale des mesures. Il est clair que la majorité de la population ne peut consentir aux efforts demandés si une minorité de privilégié-es continue ses dérives climaticides.

#### *Interdire les vols en jets privés*

D'un côté les caprices de quelqu'un-es. De l'autre le réchauffement climatique qui conduit inexorablement à la multiplication des catastrophes naturelles extrêmes (incendies, crues incontrôlables, tempêtes) sur l'ensemble de la population. D'un côté la masse des terrien-nes. De l'autre les hors-sol, les destructeurs-rices déconnecté-es de toute réalité. L'été 2022 a été un tournant dans la prise de conscience du dérèglement climatique et de son caractère profondément inégalitaire.

**Cette proposition de loi pose ainsi une mesure simple et évidente : interdire les vols en jets privés.** Ce petit effort demandé à celles et ceux qui font aujourd'hui sécession et multiplient les vols "caprice" permet de légitimer et rendre socialement plus acceptables les politiques publiques de transition climatique de plus grande portée, que nous devons urgemment engager. Au-delà du climat, il est aussi question de justice.

Cette interdiction concerne plus précisément les vols commerciaux non réguliers de transport aérien public de passagers ainsi que les vols non commerciaux de passagers. La notion de vols "en jets privés" ne correspondant à aucune définition juridique au sens strict, nous recensons deux types de situations <sup>(7)</sup> :

- les vols commerciaux non réguliers, dans la mesure où les utilisateurs-rices paient une prestation de transport à la demande pour que l'appareil soit privatisé. La compagnie aérienne proposant ce type de services dispose d'un certificat et d'une licence de transporteur public. La base juridique utilisée sera le Règlement européen (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la

---

(7) Conformément aux réponses apportées par la Direction Général de l'Aviation civile (DGAC) aux rapporteures spéciales de la mission sur les transports du Projet de loi de Finances 2023 Arrighi et Sas.

Communauté. L'article 20 du Règlement dispose qu'en cas de problèmes graves en matière d'environnement, l'État peut limiter ou refuser l'exercice des droits de trafic. La France s'est prévaluée de ce même article pour fermer certaines lignes aériennes régulières en cas d'alternative en train, à la suite de l'adoption de l'article 145 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. Cette interdiction s'applique en-deçà d'un seuil de soixante passagers. Les données recueillies sur les types d'appareils utilisés montrent en effet que la plupart des jets privés sont des avions de petite capacité. De plus, le seuil de soixante passagers permet de maintenir certains vols tels que ceux affrétés par une agence de voyage.

– les vols non-commerciaux lorsque l'avion est la propriété d'une personne ou d'une entreprise et qui ne donnent lieu à aucune rémunération de la part du passager. Le droit de l'UE définit l'exploitation commerciale des aéronefs comme "*une exploitation contre rémunération ou à tout autre titre onéreux*" à l'article 3 du Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE. Les vols non-commerciaux sont donc considérés comme ceux ne faisant pas l'objet d'une exploitation commerciale au sens de l'article 3 du Règlement européen précité.

Cette proposition de loi s'inscrit pleinement dans la visée de justice climatique, en plein essor tant en droit européen qu'en droit interne, et poursuit l'intérêt général et le bénéfice de toutes et tous. Elle s'inscrit dans une réflexion globale de l'organisation même des transports en France et en Europe : il est désormais indispensable de réfléchir à une nouvelle dialectique entre la mobilité et l'environnement. La protection de l'environnement, le droit à un air sain ou le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé sont des principes protégés par le Traité de Fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), la Charte des droits fondamentaux de l'UE, la Constitution et la Charte de l'environnement ainsi que par la jurisprudence tant des juridictions européennes que françaises. Dans ce cadre, le Conseil constitutionnel a consacré en 2020 la protection de l'environnement, patrimoine commun des êtres humains, en "objectif à valeur constitutionnelle" (décision n° 2019-823

QPC)<sup>(8)</sup>. Ces principes doivent être supérieurs au profit et au confort de quelqu'un-es.

Cette proposition de loi s'appuie également sur un principe clair de justice sociale qui doit toujours guider les législateurs, en particulier dans un contexte actuel de défiance politique. Selon le principe du droit international de responsabilités communes mais différenciées, les plus riches doivent participer à la lutte contre le changement climatique à hauteur des pollutions qu'ils génèrent.

L'**article 1<sup>er</sup>** prévoit l'interdiction des services de transport aérien non réguliers de passagers ne faisant pas l'objet d'une exploitation commerciale. Des exceptions permettent à certains vols d'intérêt général de continuer à être opérés, tels que les vols médicaux, de sauvetage ou de sécurité civile ainsi que les activités des aéroclubs.

L'**article 2** prévoit l'interdiction des services non réguliers de transport aérien public de passagers sur le fondement de l'article 20 du Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008. L'interdiction concerne uniquement les vols dont le nombre de passagers est inférieur à soixante.

En raison des spécificités géographiques et topographiques des départements et régions d'outre-mer, des collectivités d'outre-mer, de la Nouvelle-Calédonie ainsi que des Terres australes et antarctiques françaises, les dispositions de cette proposition de loi ne s'appliqueront qu'au territoire métropolitain. Un possible changement de législation devra nécessairement être précédé d'une concertation préalable avec les élu-es des territoires concernés.

Enfin, il est prévu qu'une évaluation des dispositifs soit réalisée trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la loi.

---

(8) Cons. const. 31 janv. 2020, Union des industries de la protection des plantes, n° 2019-823 QPC.

## TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	3
TABLE DES ANNEXES .....	4
GLOSSAIRE.....	5
SOMMAIRE.....	6
INTRODUCTION.....	7
Partie 1 : Evolution et enjeux de l'aviation d'affaires .....	14
Chapitre 1 : Etat des lieux de l'aviation d'affaires.....	14
I.1 Historique du secteur.....	14
a. Le début de l'aviation d'affaires.....	14
b. La traversée des océans.....	16
c. Nouveautés et tendances.....	17
d. Typologie des jets d'affaires aujourd'hui .....	19
I.2 Le trafic français .....	20
a. Le point global.....	20
b. Puissances des grandes escales aéroportuaires.....	21
c. Une inégale répartition du trafic.....	23
I.3 Particularités du milieu .....	27
a. Les avions .....	27
b. Clientèle et leurs attentes.....	28
c. Le parcours passager .....	29
d. L'expérience et l'aspect luxueux .....	31
Chapitre 2 : Essor mondial du secteur et la gestion française .....	33

II. 1 Essor de l'activité .....	33
a. Une hausse sur le temps .....	33
b. Les nouveaux business models.....	34
c. La décroissance de l'aviation commerciale .....	36
d. L'évolution des avions et des attentes .....	37
e. Le tournant du covid et conséquences.....	39
f. Le monde d'après.....	40
II.2 Gestion et nouvelles ambitions des aéroports .....	41
a. Le passage au FBO en réponse à l'augmentation .....	42
b. Les entreprises d'assistance et leurs FBO .....	44
II. 3 Traitement des vols d'affaires : le cas des grandes escales .....	48
a. Organisation et fonctionnement : le cas de Nice Côte d'Azur .....	48
b. Les prestataires et intervenants.....	51
Partie 2 : Les petites plateformes aéroportuaires.....	53
Chapitre 1 : Les aéroports et leurs stratégies .....	53
I.1 Double activité et fonctionnement des petites escales .....	53
a. Le cas de l'aéroport Montpellier Méditerranée .....	53
b. L'organisation de la structure.....	54
c. Prestataires externes .....	56
d. Politique des petites escales.....	56
I.2 Polyvalence des employés .....	58
a. Bénéfices de la polyvalence .....	59
b. Dangers de la polyvalence .....	60
I.3 Forces des petites escales.....	62
a. Rapidité du traitement passager .....	62

b.	Avantages pour les compagnies aériennes .....	64
c.	La rentabilité de l'activité pour les aéroports .....	66
	Chapitre 2 : Adaptation à la hausse du trafic .....	68
II.1	Les limites de l'infrastructure .....	68
a.	Une capacité d'accueil limitée .....	68
b.	Saisonnalité et imprévisibilité du trafic d'affaires .....	70
c.	Limites financières.....	71
II. 2	Contraintes environnementales .....	71
a.	La pression écologique.....	72
b.	Les institutions aériennes et l'écologie .....	73
II.3	Les menaces réglementaires .....	76
a.	Cadre général .....	76
b.	Les taxes.....	77
c.	La restriction des vols.....	80
d.	La sûreté .....	82
	CONCLUSION.....	84
	BIBLIOGRAPHIE .....	87
	ANNEXES .....	95
	TABLE DES MATIÈRES .....	140



L'aviation d'affaires est un secteur en plein essor depuis de nombreuses années. Face à cette hausse, les aéroports français ont dû gérer ce flux. Si les grandes escales aéroportuaires sont dimensionnées pour faire face à tous ces avions et passagers, les petites escales ont dû s'adapter chacune à leur manière au fil du temps. Certaines ont répondu aux besoins en instaurant de la polyvalence chez leurs salariés, d'autres ont investis dans la création d'une véritable infrastructure et certaines ont délégué l'activité. Pour autant, elles possèdent de nombreux avantages qui peuvent s'avérer majeurs dans le traitement des vols d'affaires. En revanche, les menaces externes telles que celles relatives à l'environnement et à la réglementation pourraient bien impacter le futur du secteur.

---

Business aviation has been a booming sector for many years. To manage this increase, French airports had to find solutions. If large airports are sized to cope with all these planes and passengers, small airports had to adapt in their own way over time. Some have responded to the needs by introducing versatility among their employees, others have invested in the creation of a real infrastructure and some have delegated the activity to handlers. However, little airports have many advantages in the processing of business flights. On the other hand, external threats such as those related to the environment and regulation may well impact the future of the sector.