



LGV PACA : remarques sur la concurrence aérienne

Mission LGV PACA

30 mai 2007

LGV PACA : remarques sur la concurrence aérienne

Ce document est la reproduction des transparents utilisés lors de la réunion du 30 mai 2007

Il est incomplet sans les commentaires oraux qui ont accompagné sa présentation.



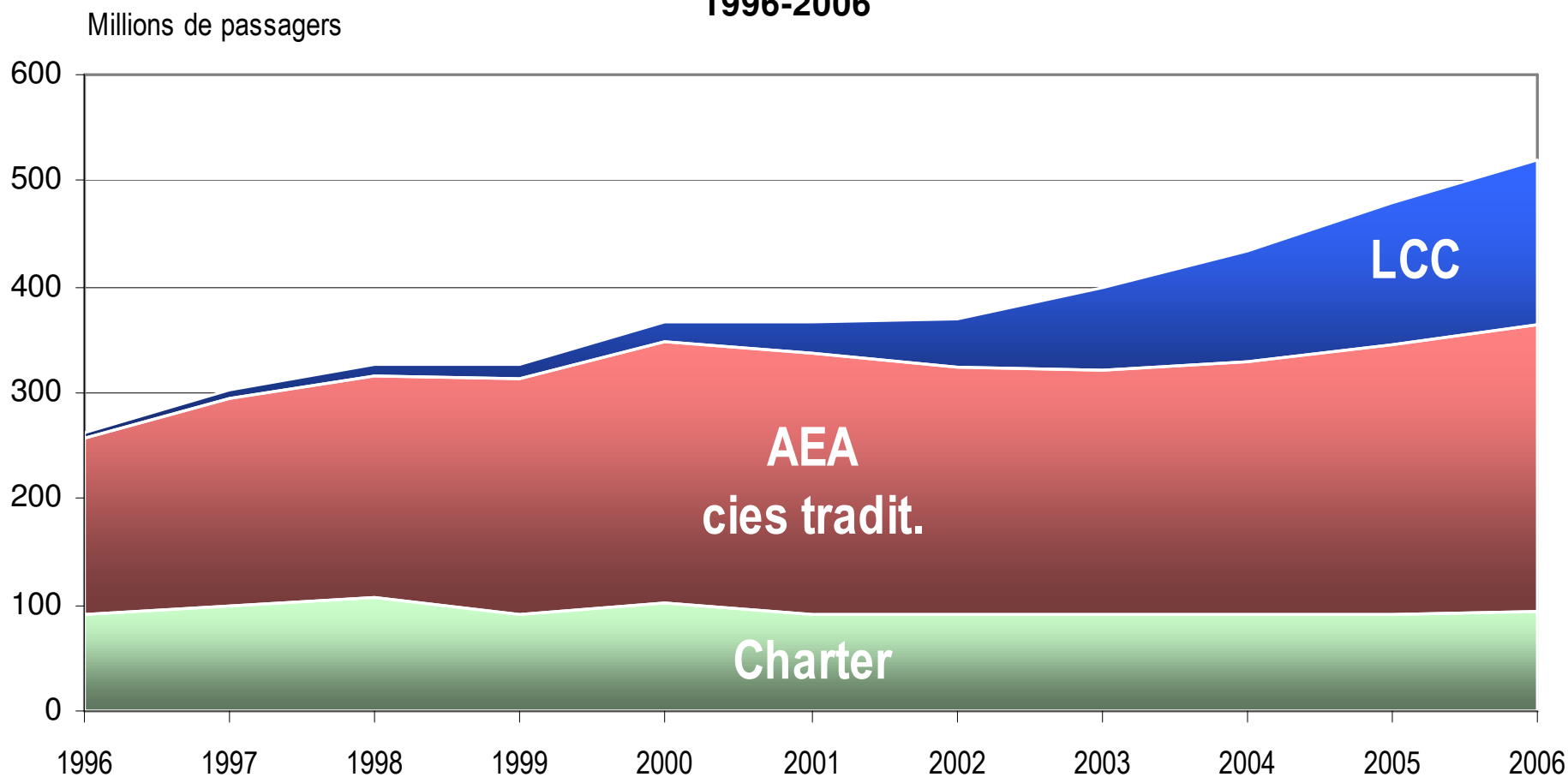
A vertical image on the left side of the slide showing a lighthouse on a rocky cliff overlooking the sea.

Sommaire

- **Partie 1 : Contexte et tendances générales**
- **Partie 2 : Contexte régional**
- **Partie 3 : Transport aérien et LGV PACA**

Depuis 2001, ce sont les compagnies bas-coût qui génèrent l'essentiel de la croissance sur le marché intra-européen

Evolution des trafics passagers intra-européens (dom+int)
1996-2006

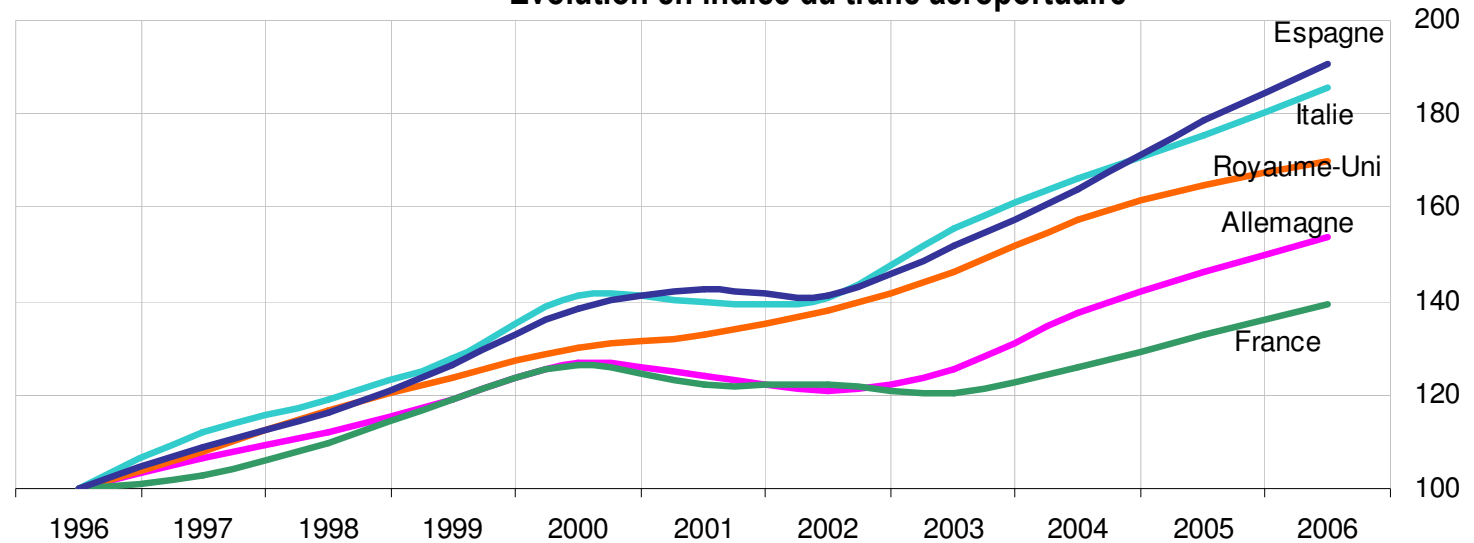


Source : AEA, IACA, Compagnies, estimations BIPE

Le trafic aérien a été moins dynamique en France qu'ailleurs en Europe depuis 10 ans

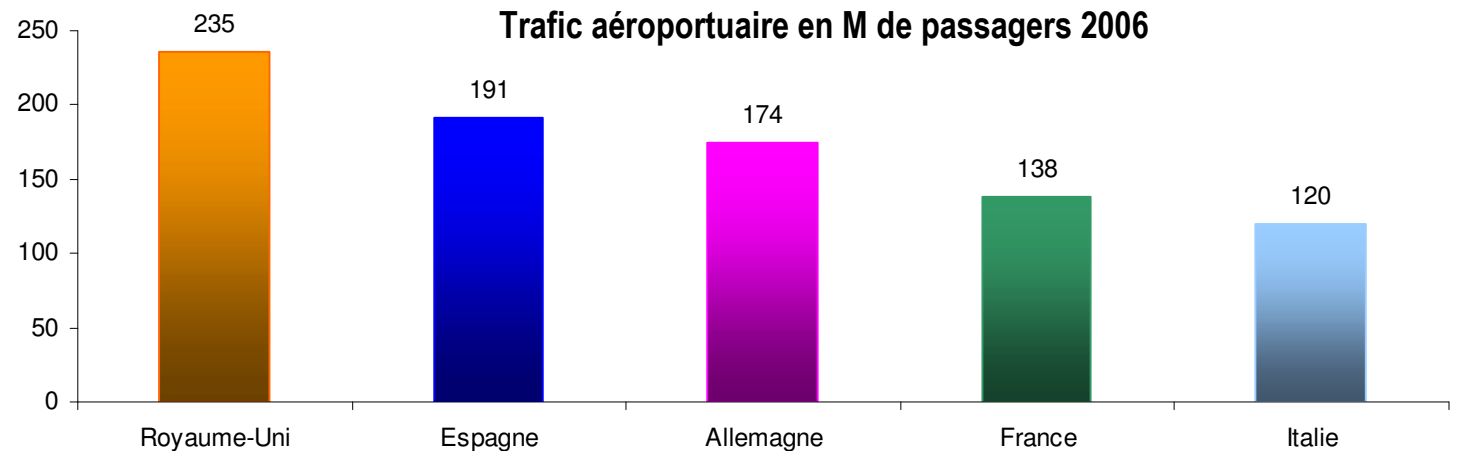
L'Espagne et l'Italie, avec le RU n'ont pratiquement pas soufferts après 2001

Evolution en indice du trafic aéroportuaire



L'Espagne nous a doublé et l'Italie se rapproche

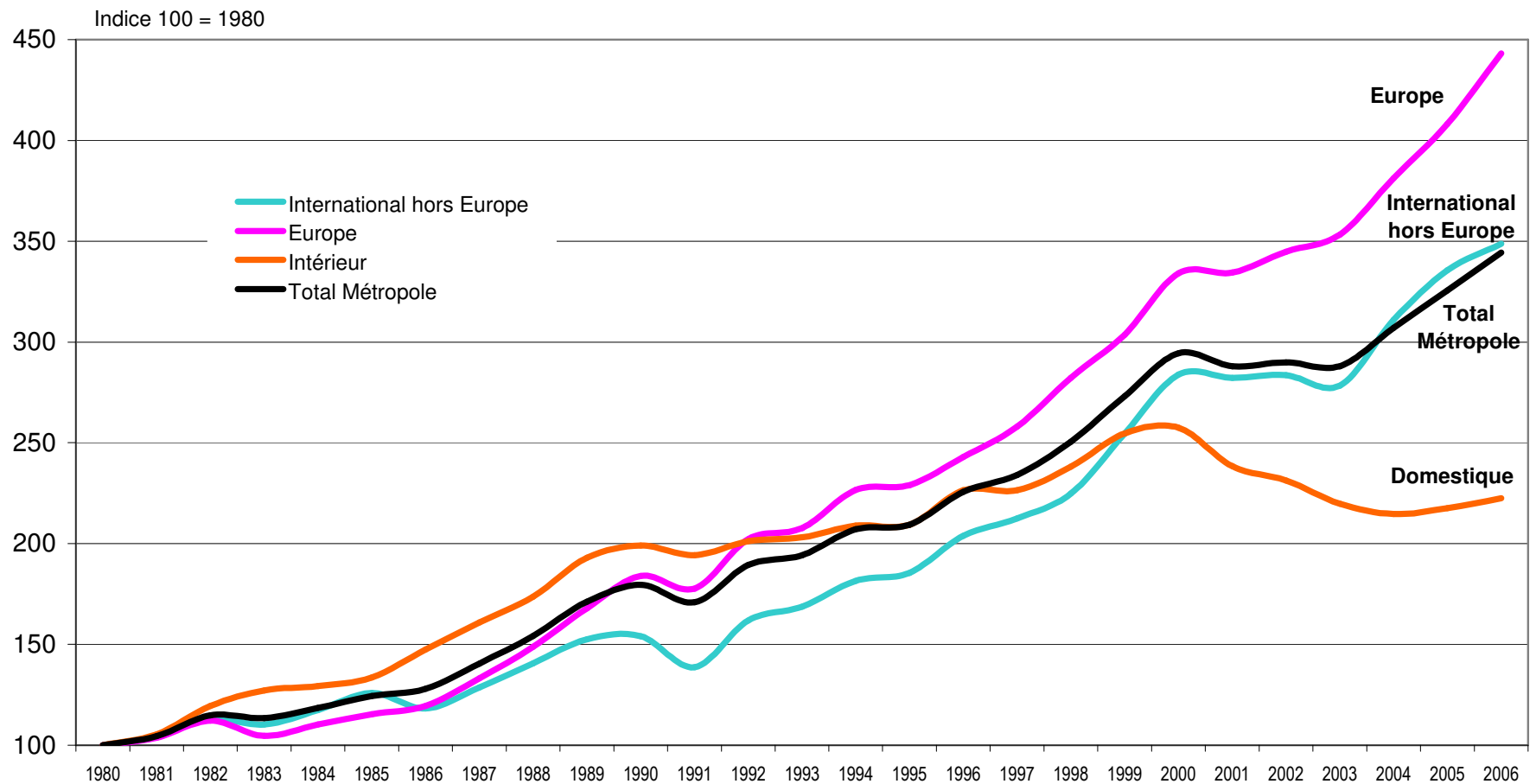
Trafic aéroportuaire en M de passagers 2006



Source : DGAC, ACI-Europe, estimations BIPE

La chute du trafic domestique est une des causes de la moindre croissance du marché aéroportuaire français

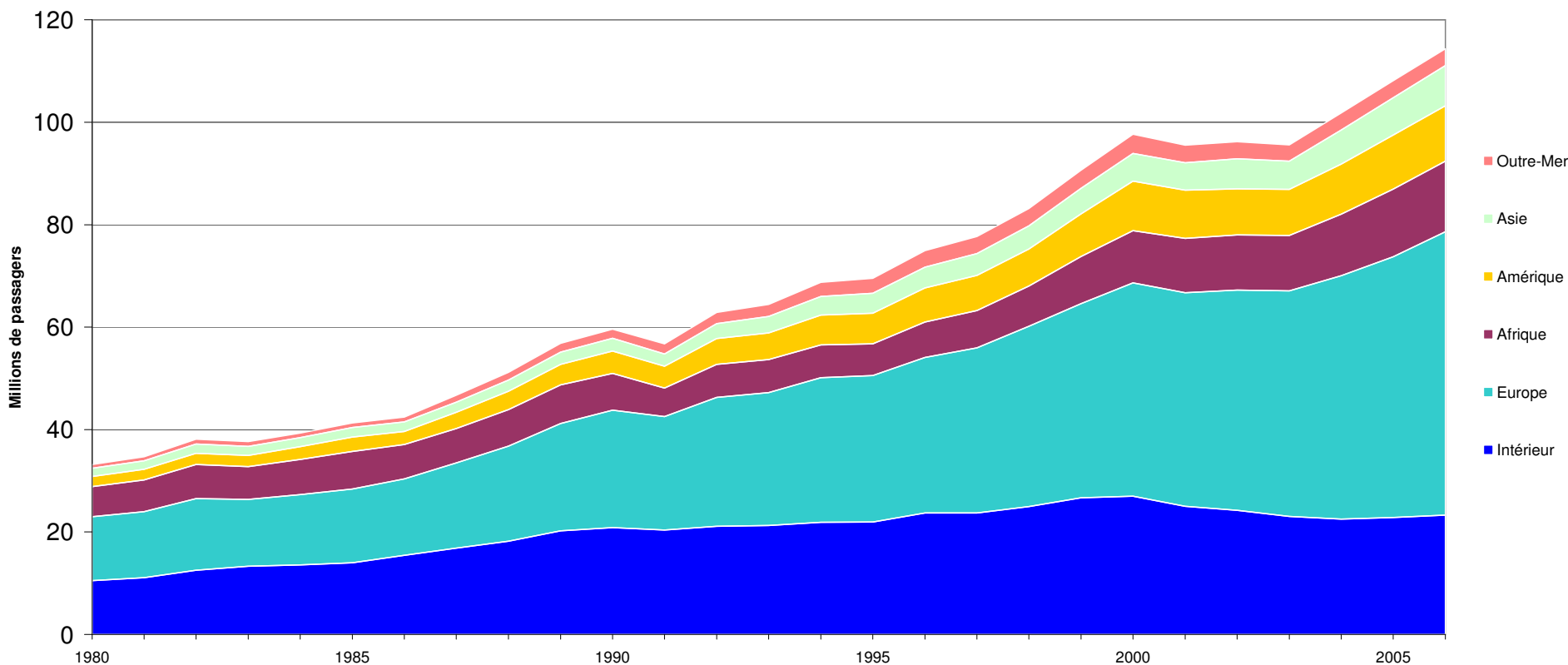
Evolution en indice du trafic passager sur la métropole 1980-2006



Source : DGAC

Le trafic domestique ne représente plus que 17% du trafic de passagers aériens...

Evolution des flux aériens de passagers touchant la métropole (hors Océanie)
1980-2006

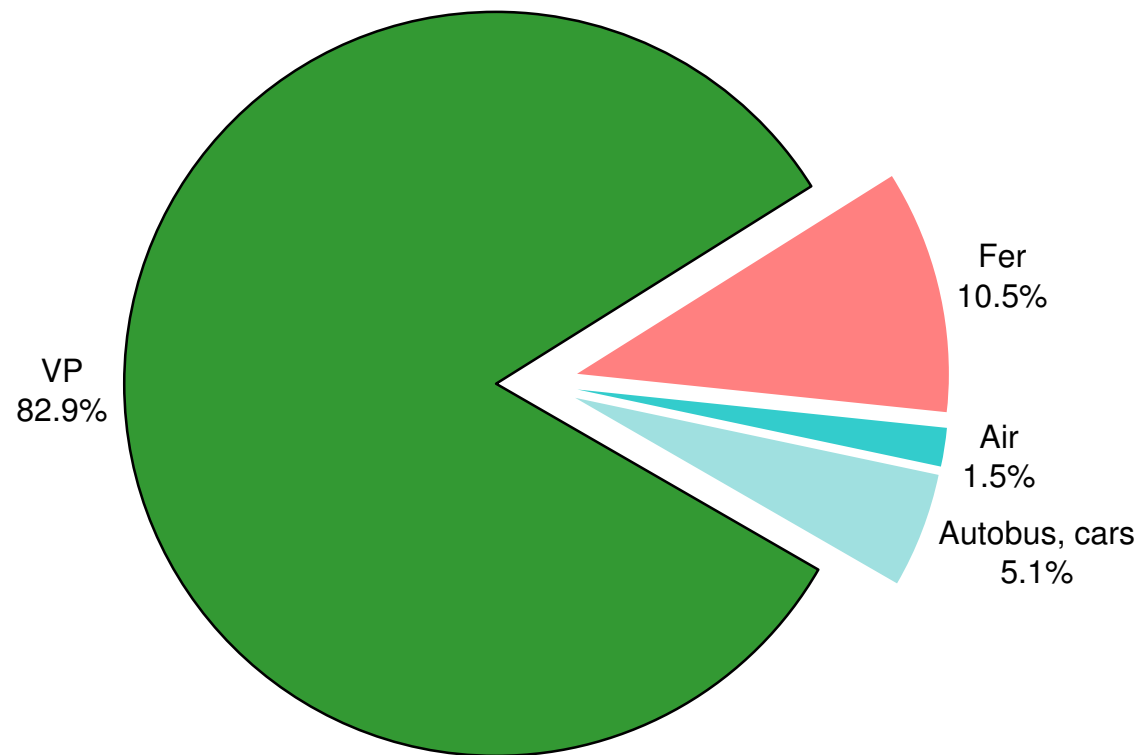


Source : DGAC

...et 1.5% du trafic tous modes en France

2006

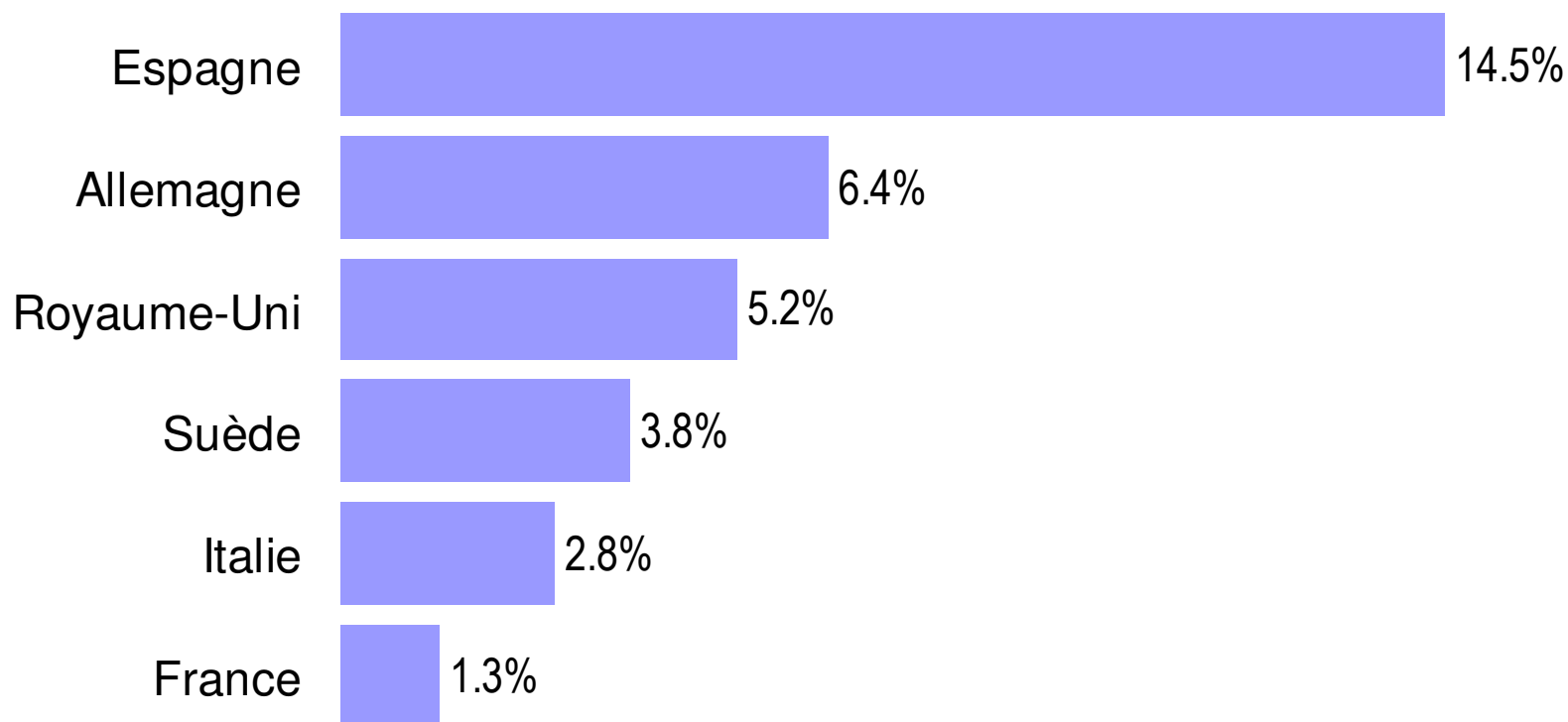
Marché intérieur total = 869 Mds PKT



Source : DGAC, SESP

Comparaison avec les autres pays européens

Evolution du trafic aérien de passagers sur les marchés domestiques 2004-2005



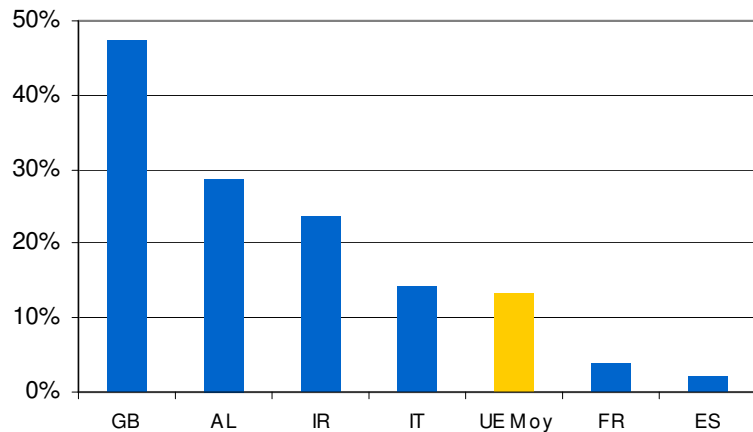
Source : DGAC, Eurostat, CAA, Aena, estimations BIPE

En dehors de l'effet TGV, 2 autres raisons expliquent ce résultat

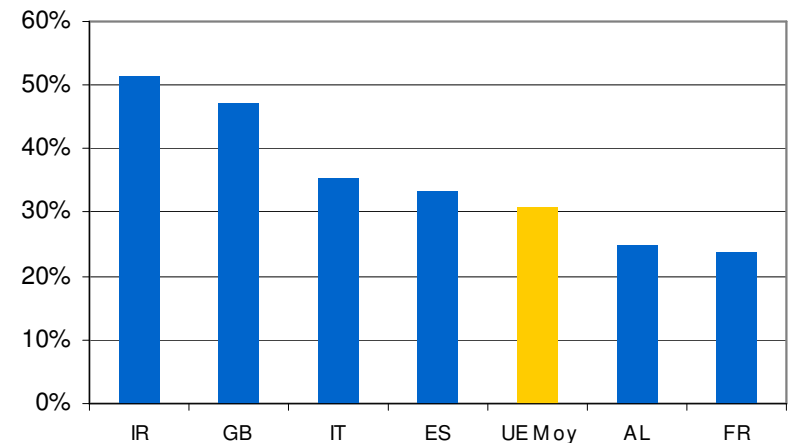
- La disparition d'Air Lib et d'Air Littoral
- Le moindre développement des compagnies low-cost

Situation en 2005

Trafic passagers domestique Bas-Coûts en %



Trafic passagers intra-UE Bas-Coûts en %

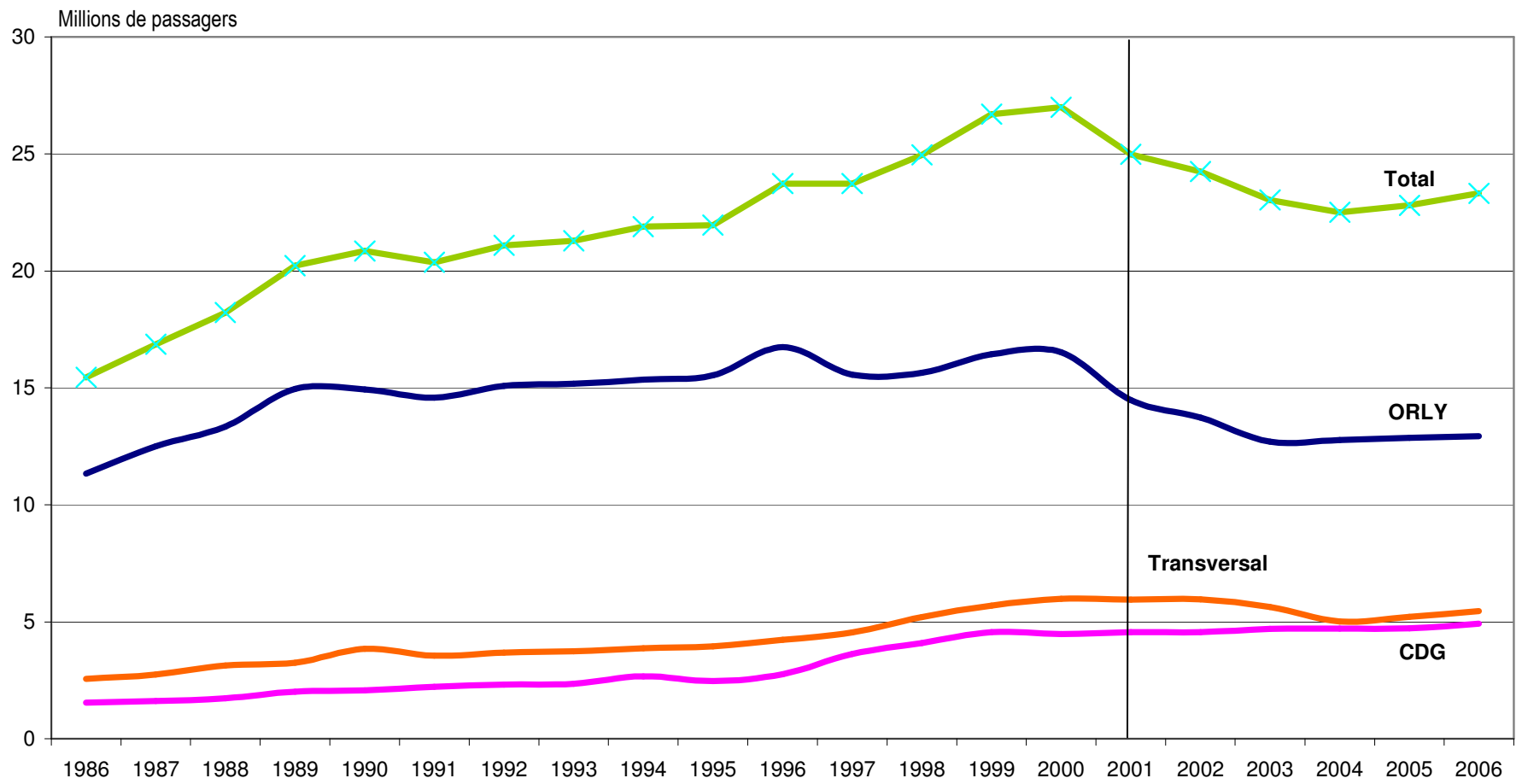


Marché domestique = Monopole Air France ou Duopole AF / SNCF

Source : OAG, 2006

Le trafic radial a été le plus touché

Evolution en volume du trafic passager domestique 1986-2006

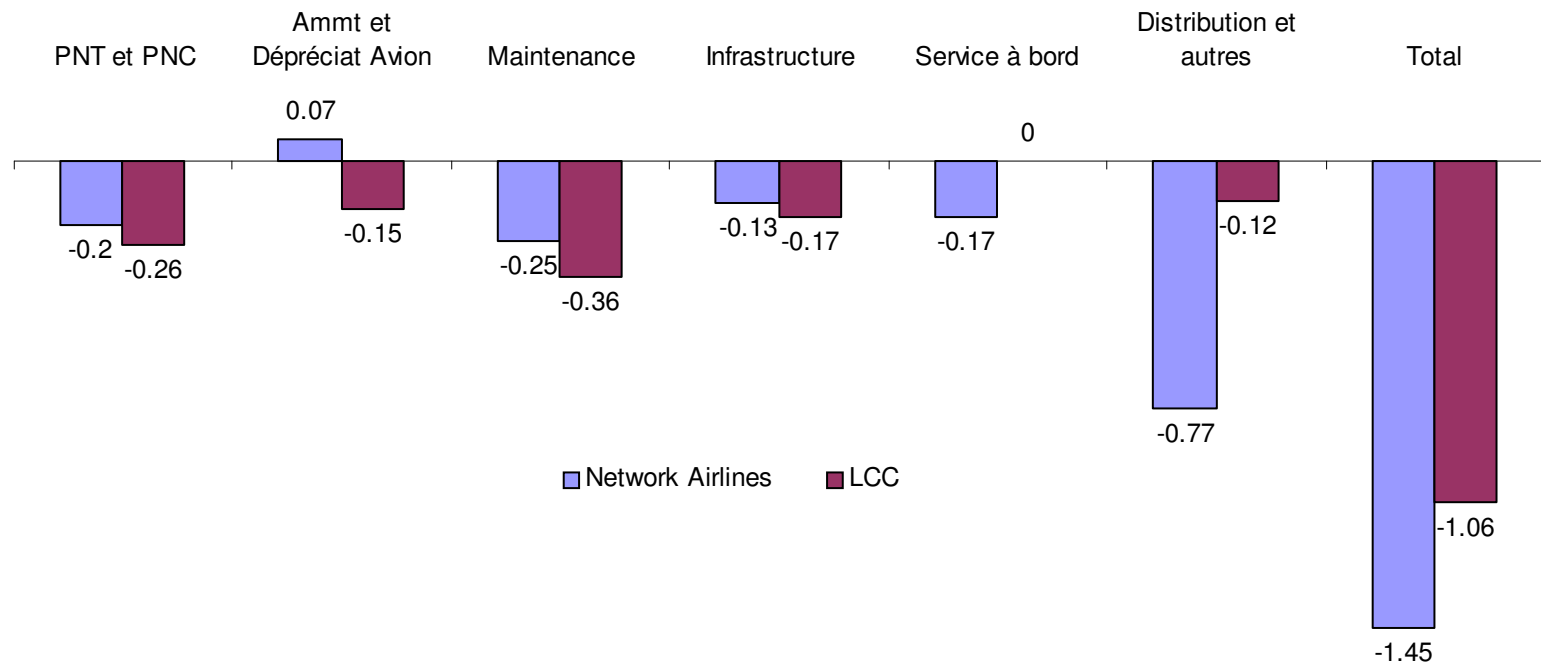


Source : DGAC

Depuis 2001, les compagnies traditionnelles ont fait beaucoup d'efforts pour réduire l'écart avec les compagnies low-cost

Réduction de coûts unitaires hors effet remplissage entre 2001-2004

Segment intra-européen de 800 km

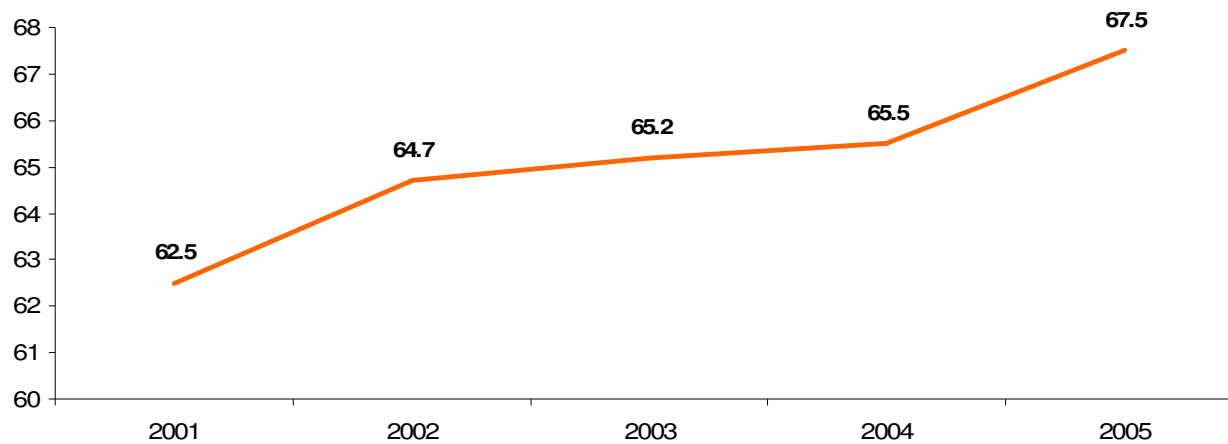


Evolution 2001-2004, cents €/SKO

Source : IATA, Airline Cost Performance, 2006

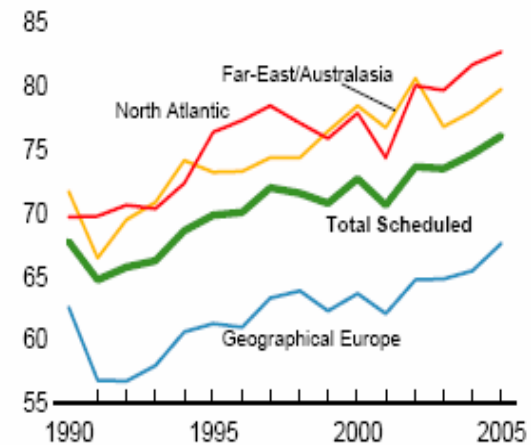
Ces réductions de coûts ont été accompagnées d'une augmentation significative des taux de remplissage

Evolution 2001-2005 du taux de remplissage intra-Europe des compagnies AEA
en %



Passenger Load Factors

90% load factor

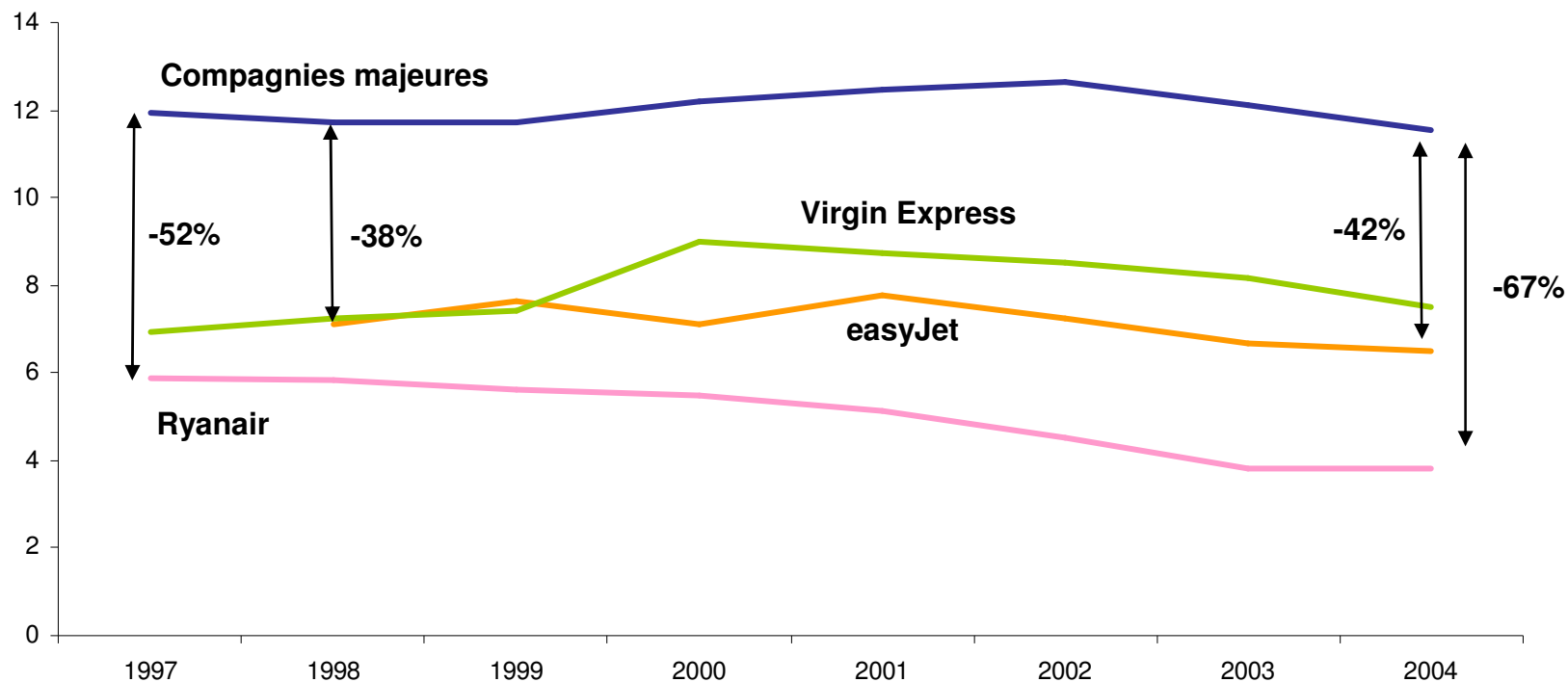


Source : AEA, 2006

Conséquence : toute l'industrie augmente sa productivité en réduisant ses coûts (c'est un leitmotiv!)

Coût par SKO, en € cents

Segment intra-européen de 800 km



Source : IATA, Airline Cost Performance 2006

A vertical image on the left side of the slide showing a lighthouse on a rocky cliff overlooking the ocean. The lighthouse is white with a dark top section and a lantern room. The ocean is visible in the foreground with some white foam from waves.

Un potentiel de croissance important existe encore sur le marché intra-européen mais peu sur le marché domestique français tant que Air France maintiendra son contrôle

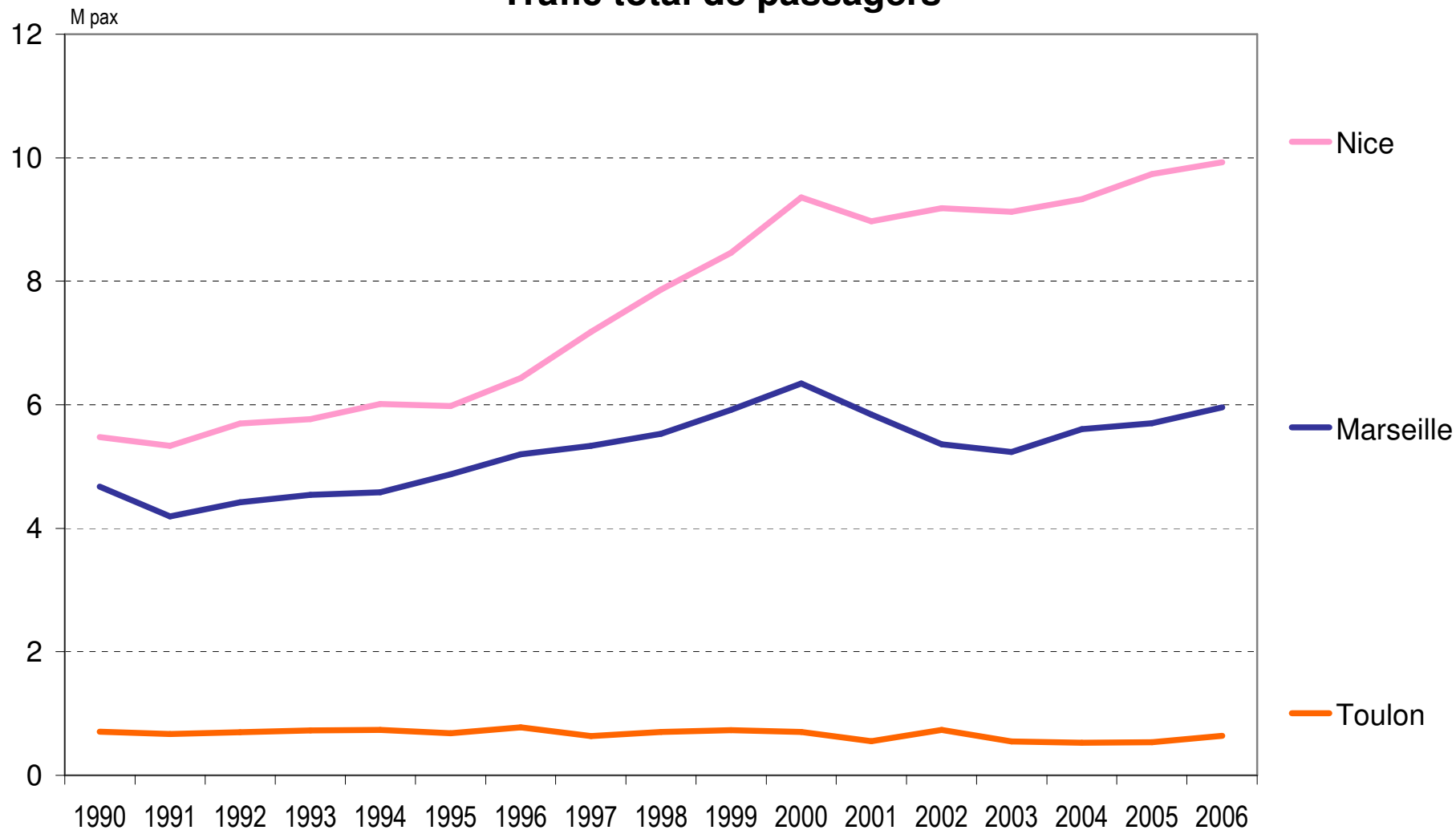
A vertical image on the left side of the slide showing a lighthouse on a rocky cliff overlooking the sea.

Sommaire

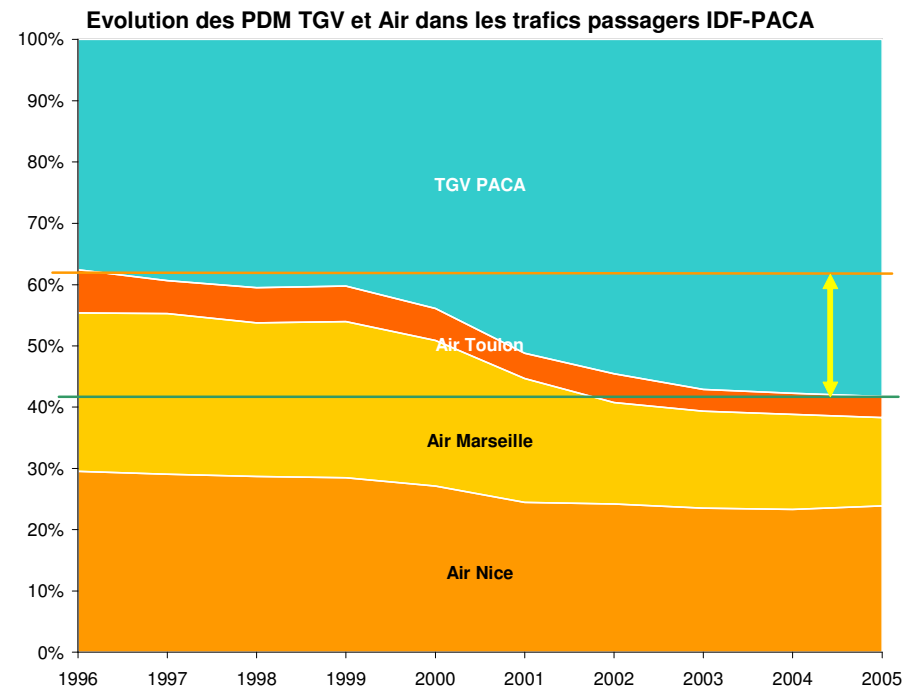
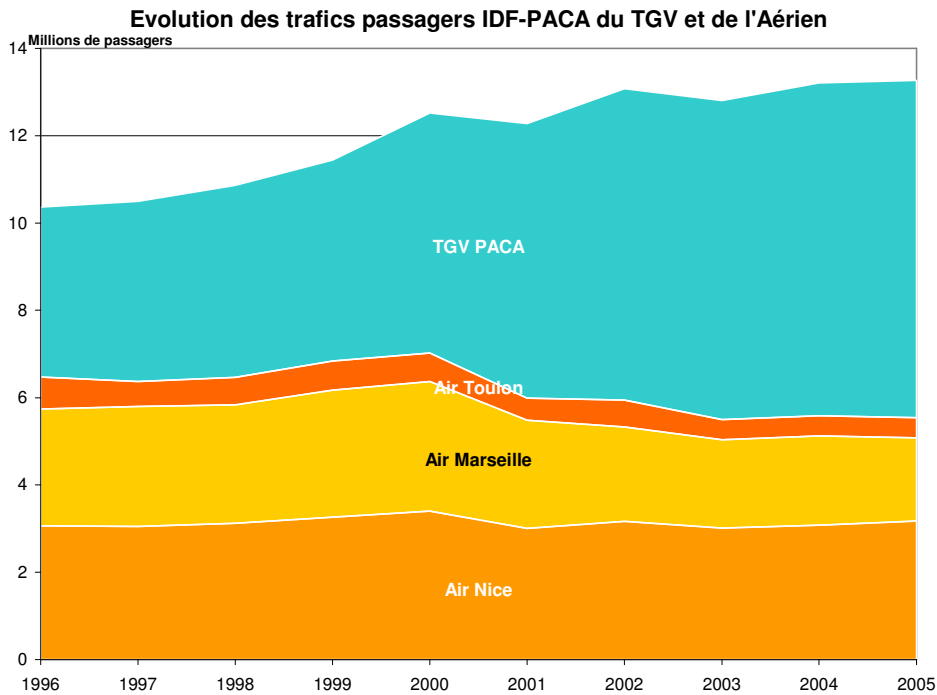
- **Partie 1 : Contexte et tendances générales**
- **Partie 2 : Contexte régional**
- **Partie 3 : Transport aérien et LGV PACA**

Evolution de l'activité sur les 3 aéroports de la région PACA

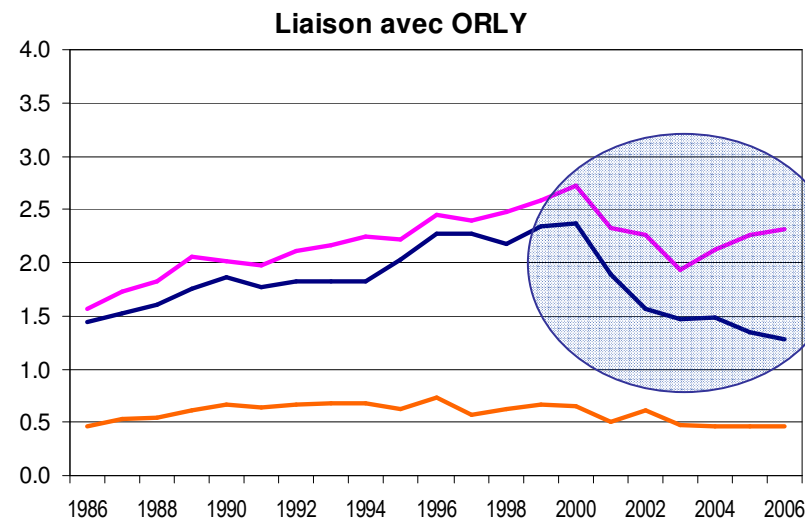
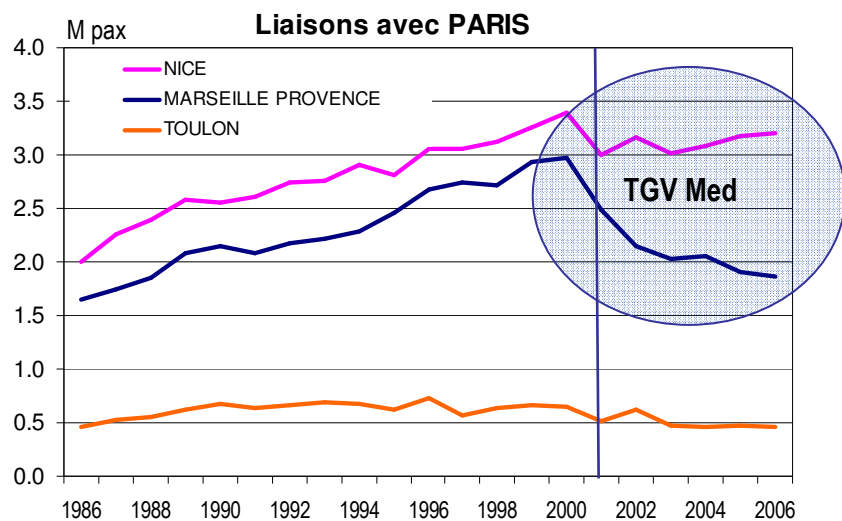
Trafic total de passagers



Le TGV a pris un peu plus de 60% du marché IDF-PACA



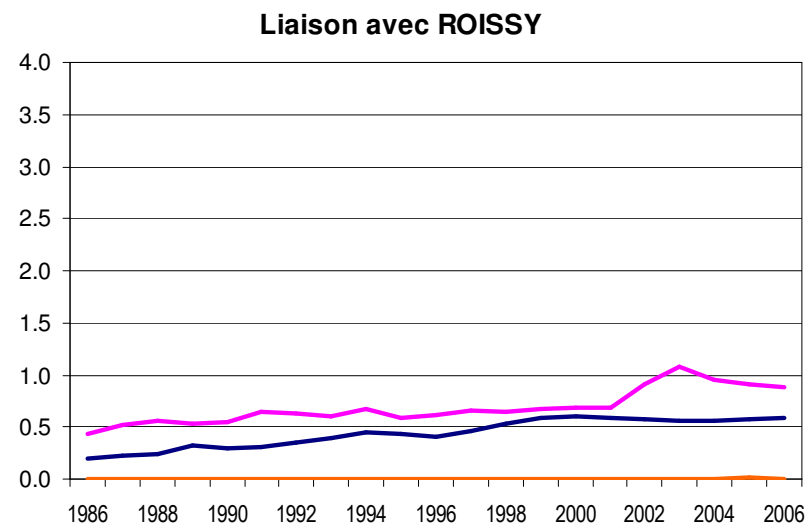
Evolution des liaisons avec Paris sur les 3 aéroports de la région PACA



- Une forte chute du trafic sur Marseille-Orly qui semble se poursuivre (-46% et -38% sur le total Paris)
- Une rétraction de l'offre sur Nice-Orly (-15% et -6% sur le total Paris)
- Un effet moyen sur Toulon-Orly (-29%)

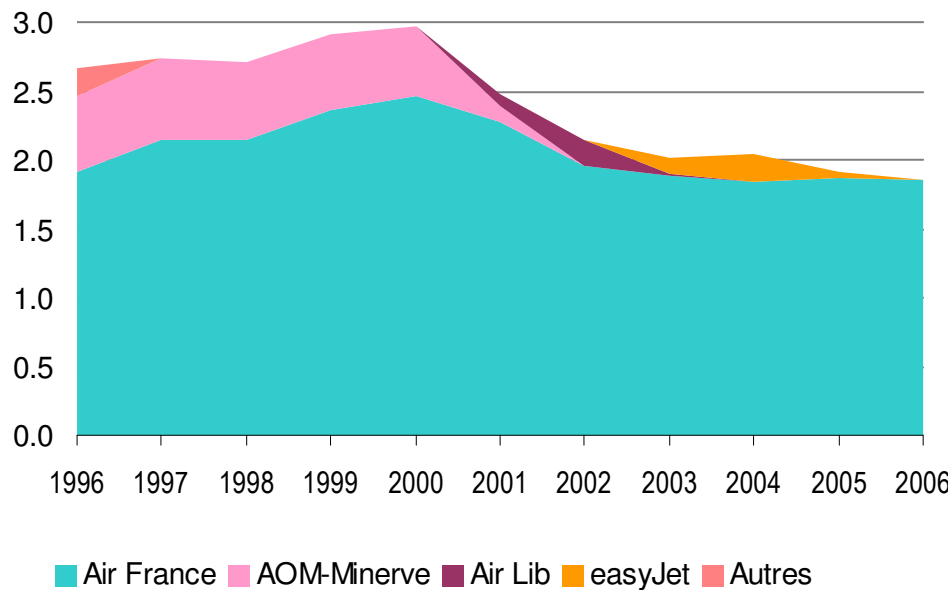
Source : DGAC

Réunion RFF Nice 30-5-07

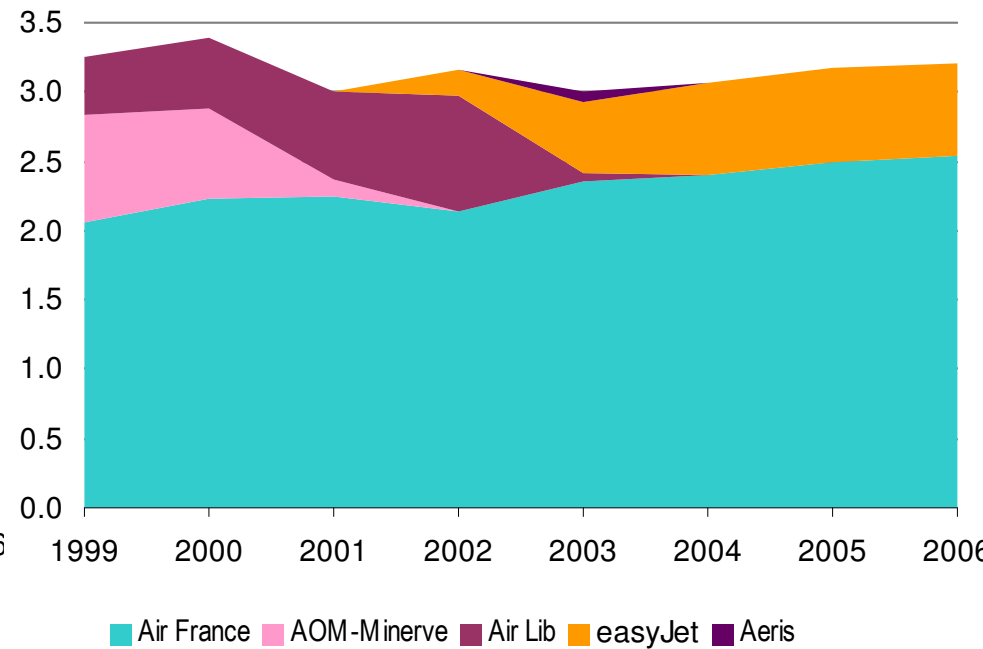


La liaison Paris-Marseille a perdu 1 M de passagers mais Air France assez peu?

Marseille-Paris

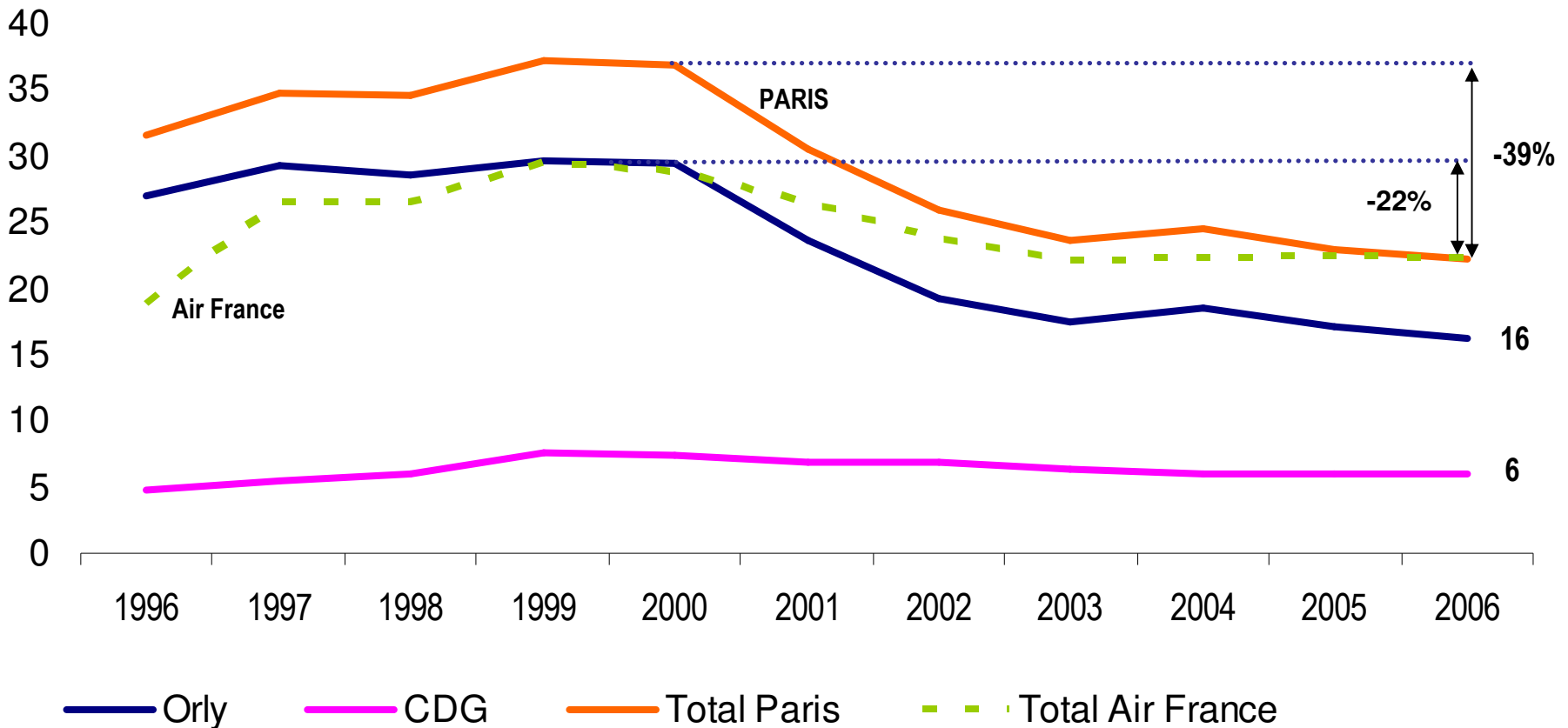


Nice-Paris



Air France s'est adaptée en profitant de la disparition d'Air Lib et d'easyJet et ensuite en réduisant surtout la taille des avions

Evolution des fréquences quotidiennes sur Paris

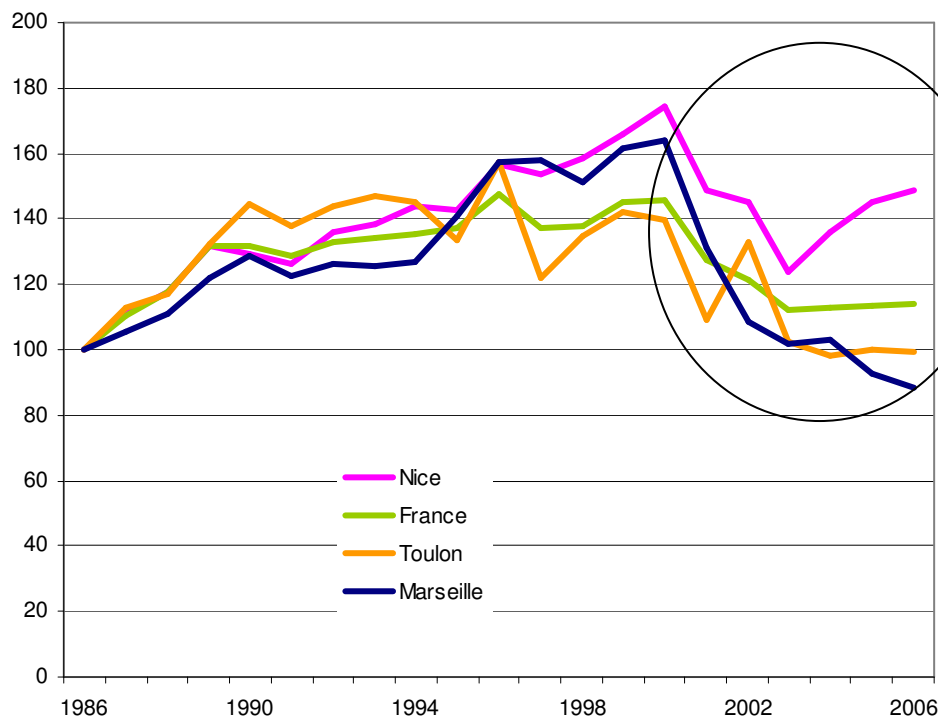


Une chute de 39% des fréquences depuis 2000 mais seulement de 22% pour AF

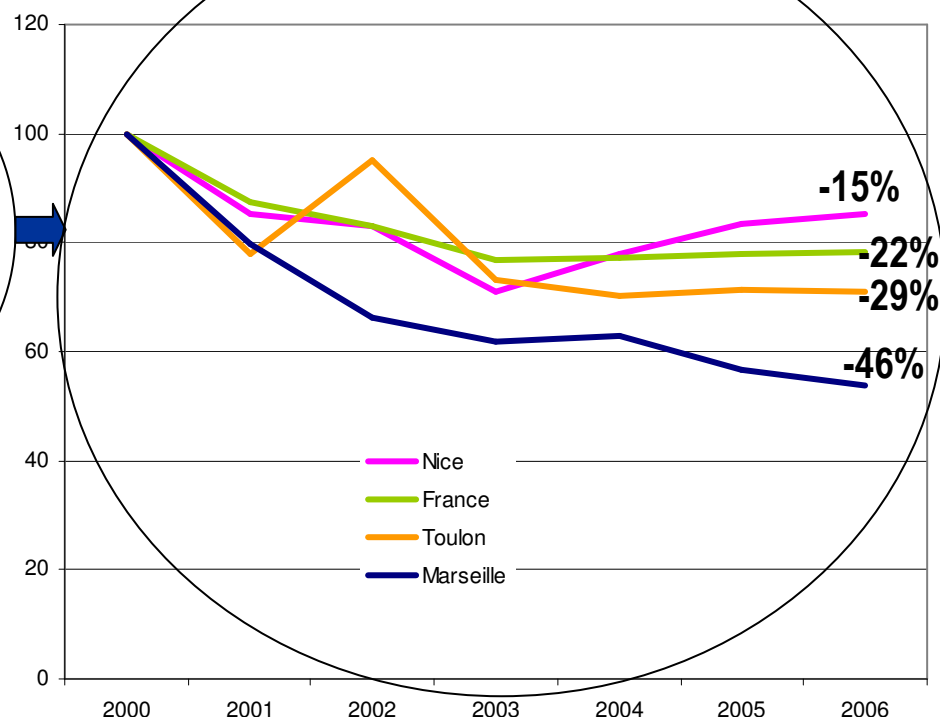
Malgré une chute significative en 2002 et 2003, Nice s'en est mieux sorti que la moyenne

Evolutions comparée des trafics passagers avec Orly en indice en indice

1986-2006

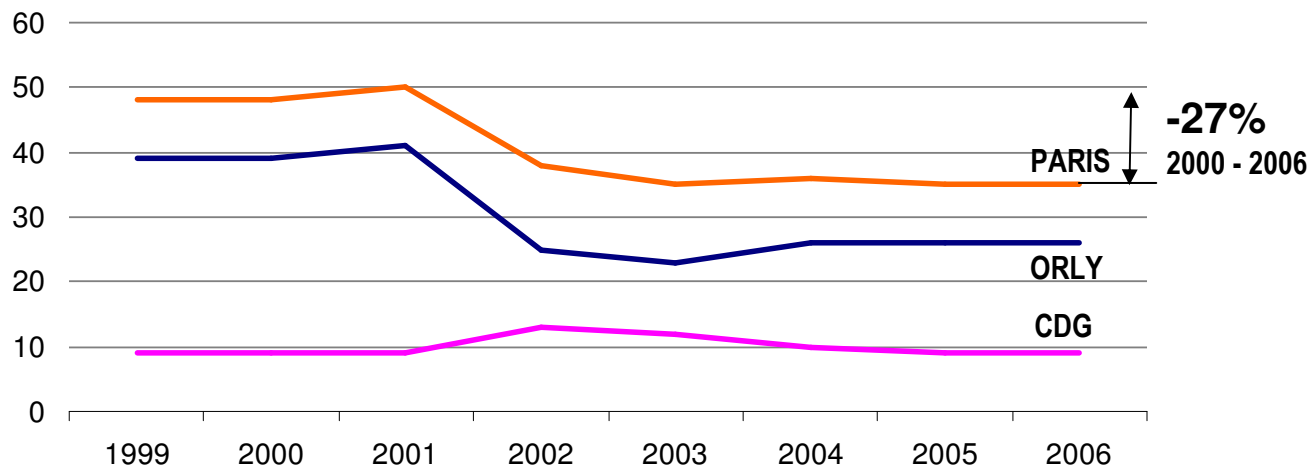


2000-2006

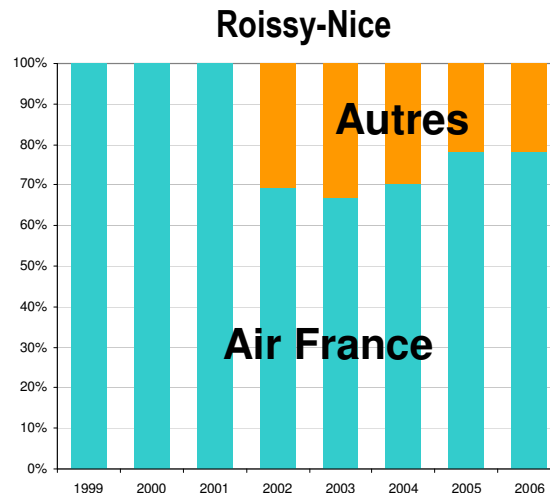
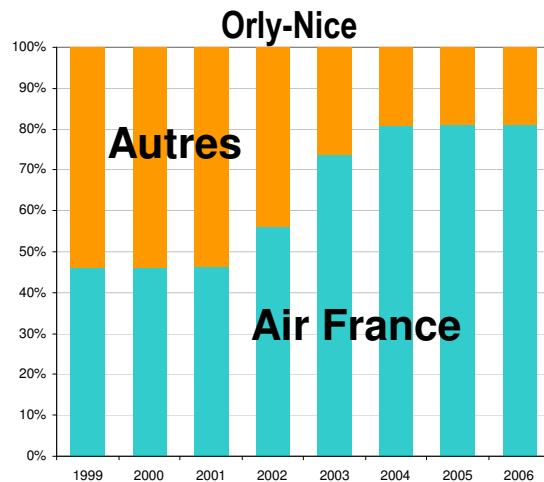


Avec la disparition d'Air Lib, la fréquence a aussi été réduite sur Nice-Paris au profit d'Air France

Evolution des fréquences quotidiennes sur Paris



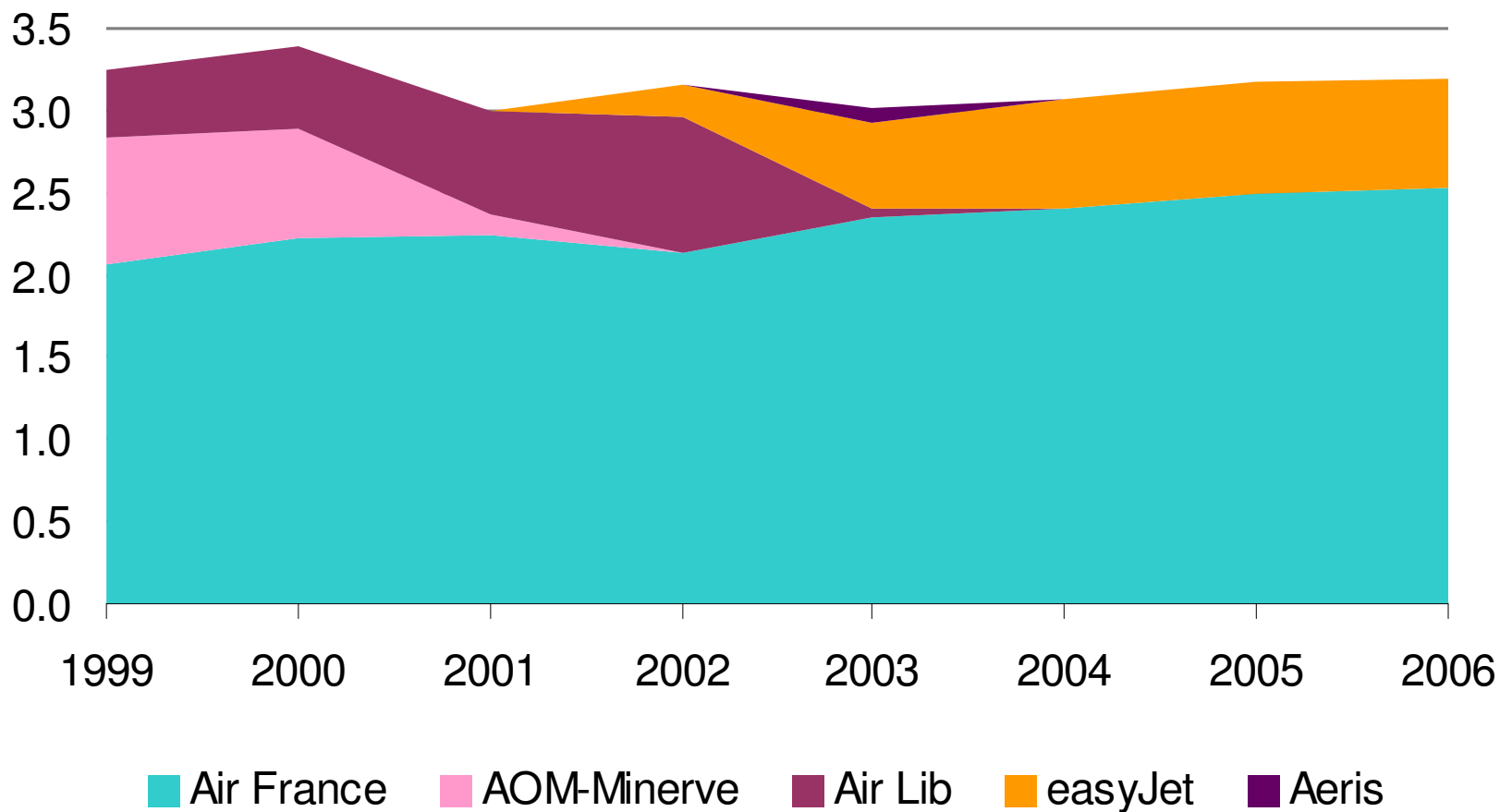
Parts de marché en fréquence sur Paris-Nice



Source : Aéroport de Nice, OAG

EasyJet n'a pas remplacé AOM + Air Lib à Nice. Air France a renforcé sa position

Evolution du trafic passagers par acteurs sur Paris



A vertical image on the left side of the slide showing a lighthouse on a rocky cliff overlooking the sea.

Sommaire

- **Partie 1 : Contexte et tendances générales**
- **Partie 2 : Contexte régional**
- **Partie 3 : Transport aérien et LGV PACA**

Situation estimée en 2005

Marché	Mode	Nbre de passagers Point à Point En milliers	PDM
IDF-Nice	Air	2 554	61%
	Fer	1 649	39%
IDF-Toulon	Air	371	27%
	Fer	1 027	73%

Les scénarios de LGV PACA

Option	Toulon-Paris	Nice-Paris
Référence	3 h 51	5 h 33
Option 1 axe en 2020	3 h 20	4 h 05
Option 2 axes en 2020	3 h 05	3 h 40
Option 3 axes en 2020	3 h 20	3 h 35

Principaux impacts attendus sur les aéroports en 2020 en passagers reportés sur le TGV

Option	Toulon	Nice
Option 1 axe	-200 000	-640 000
Option 2 axes	-240 000	-900 000
Option 3 axes	-80 000	-970 000

Quelle sera la réaction des 2 acteurs sur Nice ?

- Dans le pire des cas (-1 Million de passagers), plusieurs scénarios sont possibles, nous présentons 2 scénarios parmi d'autres :
 - ▶ 1. easyJet jette l'éponge = -20% de réduction de l'offre et Air France adapte la taille de ses avions sans toucher à la fréquence
 - ▶ 2. easyJet se maintient, Air France peut réduire l'offre de 20% en supprimant 10% de sa fréquence et en n'utilisant que ses A319
 - ▶ Beaucoup d'options existent

Evolution de l'intermodalité air/fer à Roissy

	1986/1987	1993/1994	2003
% de pax arrivés par le train de province (sur total pax)	7,9%	6,1%	
% de pax arrivés par le train de l'étranger (sur total pax)	1,2%	1%	
Total part du train	9.10%	7.10%	5%
Nb de pax arrivés par train de province	1 645 000	1 635 000	
Nb de pax arrivés par train de l'étranger	250 000	268 000	
Total Nb de pax train	1 895 000	1 903 000	2 400 000

Source : ADP

Evolution du trafic intermodal dans la gare TGV de Roissy et de Lyon en nombre de passagers

Aéroport	1999	2002	2005
Roissy	900 000	1 600 000	1 800 000
Lyon		28 000	32 000
Part du total Roissy	2.1%	3.3%	3.3%
Part du total Lyon		0.5%	0.5%

Source : DGAC

Les grandes caractéristiques des voyageurs intermodaux à Roissy

- Durée moyenne du trajet TGV = 2 h 15
- Origines/destinations majoritairement Long-Courrier (durée moyenne du vol 7 h 15) = 60% du total
- 45% des passagers régionaux en correspondance à Roissy utilisent le TGV, 55% l'avion
- Première raison de l'utilisation du TGV = absence de relation aérienne sur Roissy
 - ▶ Pour ceux qui ont le choix, c'est le coût et ensuite le gain de temps qui priment
- 92% des passagers sont satisfaits du produit



La desserte TGV à Roissy représente un réseau de 55 à 60 destinations

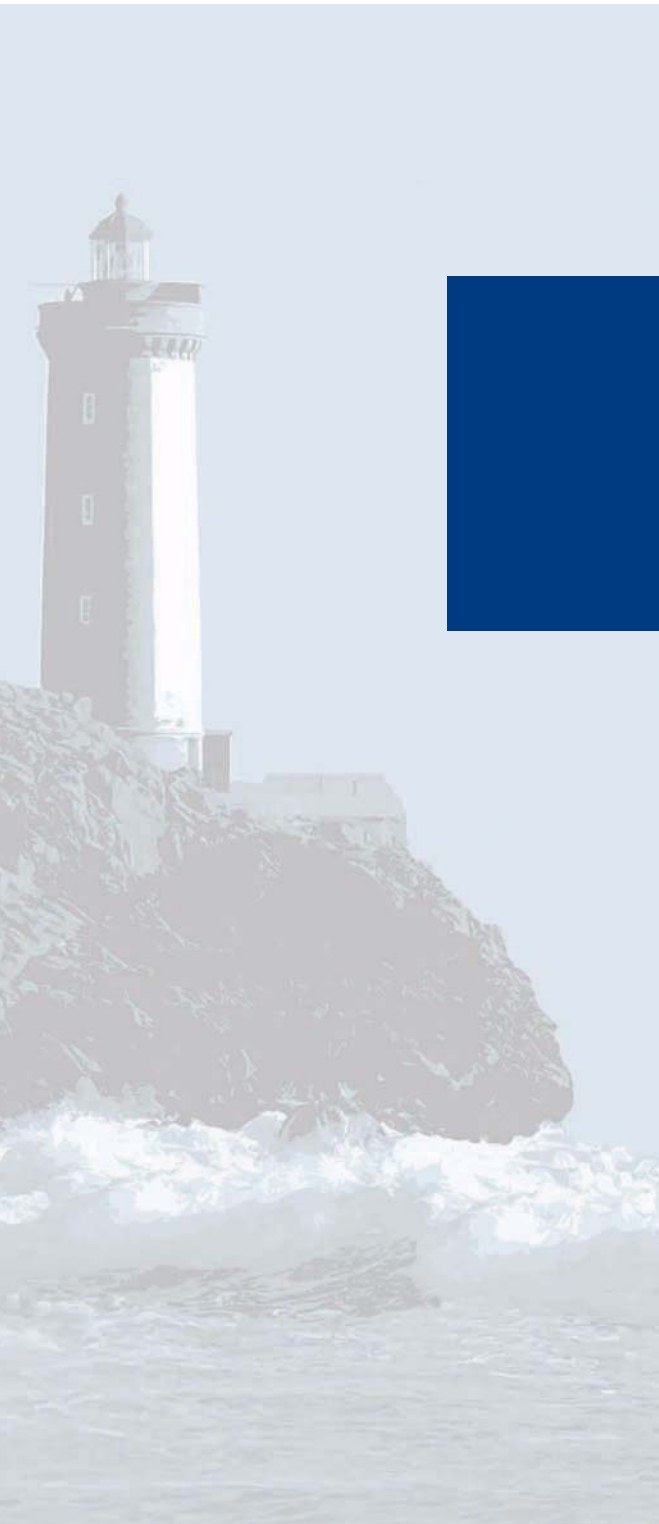
Principales destinations	Nbre de TGV/jour en 2005
Lille	22
Lyon	11
Bruxelles	10
Marseille	6
Valence	6
Tours	5
Bordeaux	5
Le Mans	5
Poitiers	5
Rennes	4
Montpellier	3

Source : SNCF

Intermodalité air/fer : que peut-on en attendre à Nice et/ou Marseille?

- Probablement uniquement du trafic intra-régional
- Peu de chance de voir se développer un trafic significatif inter-régional de pré/post acheminement aérien sur Nice et/ou Marseille par TGV





www.bipe.com

