

Observatoire de la concurrence de la DGAC

Laurence COLOMB de DAUNANT
DTA/SDE



Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Observatoire de la concurrence

Introduction - Périmètre et contraintes

1. Indicateurs pour données par vol (source : DGAC)
 - Répartition liaisons selon nombre transporteurs
 - Estimation d'un indice de concentration par faisceau
2. Indicateurs pour données selon O/D (source : MIDT)
 - Connectivité directe et indirecte
 - Nouvel indice de concentration avec itinéraire direct et indirect
3. Intensité de la concurrence et évolution des prix

Conclusion

1. Base DGAC – trafic par vol

- Périmètre d'analyse

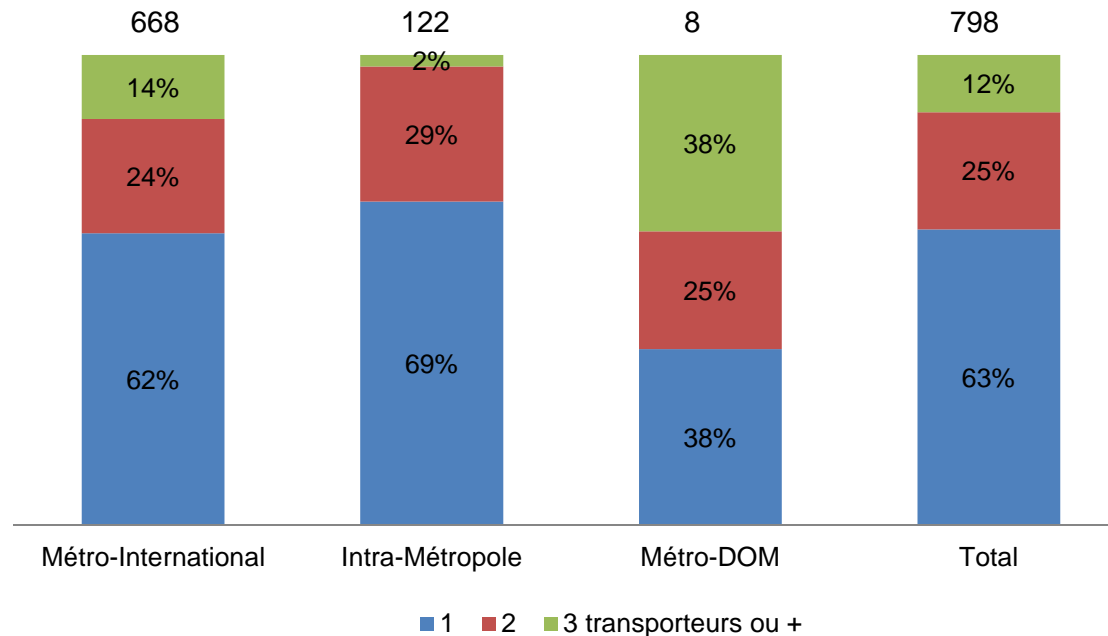
Faisceaux	Passagers 2013 (M)	Evolution 2013-2012
Métropole-International	107,2	2,6%
Intra-Métropole	24,2	2,7%
Métropole-DOM	3,8	4,4%
Total	135,19	2,7%

- Activité attribuée au transporteur de fait
- Elimination de l'activité saisonnière
- Prise en compte des liens capitalistiques (appartenance de plusieurs transporteurs à un même groupe)
- Prise en compte des liens commerciaux (appartenance à une même alliance)
- Estimation du niveau de concentration/concurrence avec l'indice de Herfindahl-Hirschman $IHH = \sum_1^n \alpha_i^2$;

avec α_i part de marché de la compagnie i ; $IHH \in \left[\frac{1}{n}; 1 \right]$

Intensité de la concurrence moyenne comparable à celle du réseau international

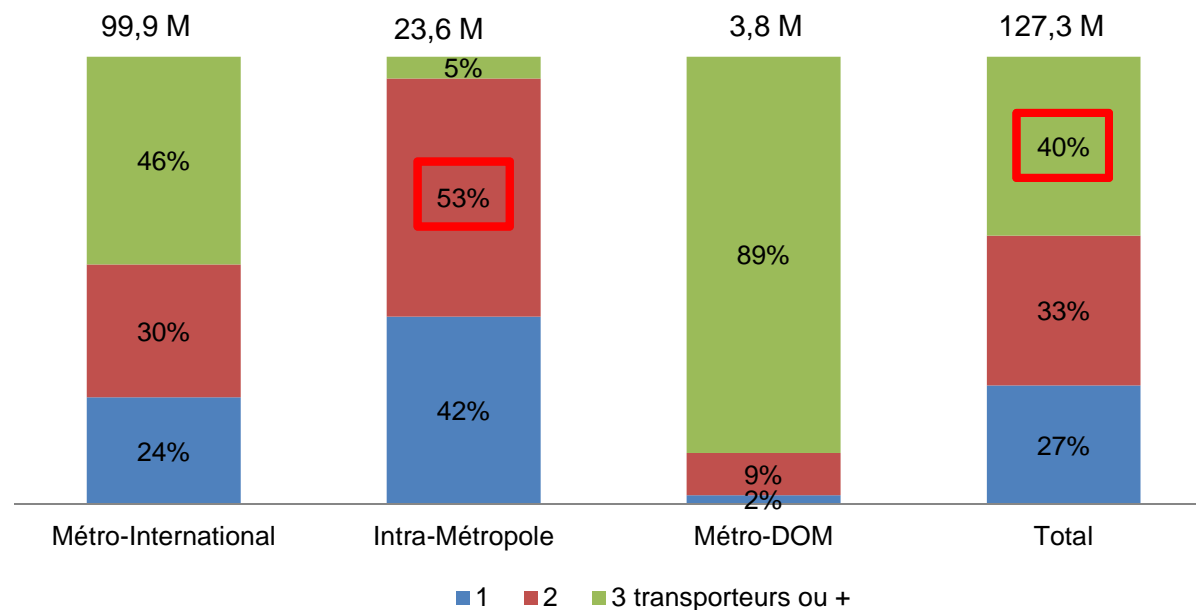
Répartition des liaisons selon le nombre de transporteurs



- Sur le réseau intérieur, réseau long-courrier forte concurrence, réseau court-courrier, nombreuses liaisons assurées en monopole
- 35 ouvertures de liaisons (112 lignes), 26 fermetures de liaisons (105 lignes) en 2013

Au total, 73% du trafic est transporté sur des liaisons concurrentielles

Répartition du trafic selon le nombre de transporteurs



- 40% des passagers ont voyagé sur des liaisons assurées par au moins 3 transporteurs toute l'année, 73% par au moins 2 transporteurs
- En métropole, 53% du trafic est transporté sur des liaisons assurées par 2 transporteurs

Liaisons les plus concurrentielles

Liaison	Pays	Nombre de transporteurs	Nombre de passagers
Paris - Marrakech	Maroc	6	777 000
Paris - Madrid	Espagne	6	2 047 000
Paris - New York	Etats-Unis	6	1 848 000
Paris - Lisbonne	Portugal	6	1 408 000
Paris - Casablanca	Maroc	6	1 145 000
Paris - Porto	Portugal	6	1 057 000
Paris - Marrakech	Maroc	6	777 000
Paris - Djerba	Tunisie	6	417 000

- L'intensité de la concurrence n'est pas toujours proportionnelle à l'importance du trafic

L'IHH "alliance", indicateur plus réaliste?

Rang	Faisceaux	Pax (M)	2013		2012
			IHH Groupe	IHH Alliance	IHH Groupe
1	Outre mer	3,83	0,36	0,36	0,42
2	Maghreb	11,86	0,45	0,45	0,45
3	Autres Europe	5,51	0,54	0,60	0,53
4	Amérique du Nord	8,43	0,55	0,64	0,58
5	Asie & Pacifique	6,20	0,56	0,66	0,57
6	EEE & Suisse	63,46	0,58	0,60	0,57
7	Moyen-Orient	4,21	0,70	0,77	0,69
8	Autre Afrique	4,15	0,74	0,74	0,73
9	Amérique Lat. & Car.	3,37	0,76	0,81	0,75
10	Métropole	24,18	0,78	0,78	0,78
Total		135,19	0,61	0,63	0,61

- Très forte concurrence vers l'Outre-mer, renforcée en 2013
- Forte concurrence sur les flux moyen-courriers, Maghreb et autres Europe
- Concurrence faible vers l'Amérique du Sud et la métropole (rail)

2. Base MIDT- véritables O/D

- Source MIDT calibrée grâce aux données de la base DGAC
- Identification des vraies origines et destinations des passagers et prise en compte itinéraire réel du passager de/vers métropole
- Activité attribuée à la compagnie ayant vendu le billet (intérêt de regrouper par alliance)
- Pas d'élimination de l'activité saisonnière car base annuelle
- Estimation de l'indice de Herfindahl-Hirschman et comparaison

82% des passagers à l'international choisissent un vol point à point

Connectivité directe/indirecte par faisceau de vraies O/D en 2013

Faisceaux	Direct	Corresp. pays O/D	Corresp. pays tiers	Pax (M)
Asie & Pacifique	39%	10%	51%	6,4
Amérique Lat. & Car.	47%	15%	38%	2,5
Autre Afrique	58%	10%	32%	3,6
Amérique du Nord	53%	22%	24%	6,2
Moyen-Orient	73%	4%	23%	2,4
Autres Europe	76%	8%	16%	5,2
EEE & Suisse	92%	4%	4%	51,5
Maghreb	98%	2%	0%	11,1
Total	82%	6%	12%	89,0

En cas de liaison directe, 89% des passagers à l'international choisissent un vol point à point

Connectivité directe/indirecte par faisceau de vraies O/D en 2013

Faisceaux	Direct	Corresp.	Pax (M)
Asie-Pacifique	59%	41%	4,2
Amérique Lat. & Car.	66%	34%	1,8
Amérique du Nord	68%	32%	4,9
Autre Afrique	72%	28%	2,9
Moyen-Orient	77%	23%	2,3
Autres Europe	83%	17%	4,8
EEE & Suisse	94%	6%	50,5
Maghreb	98%	2%	11,1
Total	89%	11%	82,4

- Vers l'Asie et vers l'Amérique du Sud, vols point à point fortement concurrencés par des vols avec correspondance

L'Asie-Pacifique, destination très concurrencée par les vols avec correspondance

Points de correspondance des passagers vers l'Asie-Pacifique en 2013

Type	Correspondance	Pax (000)	Part
Direct		2 473	59%
Indirect		1 718	41%
dont	Moyen-Orient	672	39%
	Asie & Pacifique	596	35%
	EEE & Suisse	343	20%
	Autres Europe	98	6%
	Autre Afrique	10	1%

Type	Correspondance	Pax (000)	Part
Direct		2 473	59%
Indirect		1 718	41%
dont	Dubaï	252	15%
	Doha	207	12%
	Abu Dhabi	124	7%
	Kuala Lumpur	83	5%
	Amsterdam	81	5%
dont	Shanghai	79	5%
	Hong-Kong	79	5%
	Francfort	67	4%
	Bangkok	64	4%
	Moscou	62	4%
	Autres	620	36%

- 39% des passagers des vols en correspondance à destination de l'Asie passent par un aéroport du Moyen-Orient

L'Amérique latine, seconde destination concurrencée par les vols avec correspondance

Points de correspondance des passagers vers l'Amérique Latine et Caraïbes en 2013

Type	Correspondance	Pax (000)	Part
Direct		1 197	66%
Indirect		620	34%
dont	EEE & Suisse	398	64%
	Amérique du Nord	91	15%
	Métropole	54	9%
	Amérique Lat.&Car.	52	8%
	Outre-mer	24	4%

Type	Correspondance	Pax (000)	Part
Direct		1 197	66%
Indirect		621	34%
dont	Madrid	209	34%
	Paris	54	9%
	Londres	45	7%
	Lisbonne	43	7%
	Amsterdam	39	6%
	Francfort	32	5%
	Sao Paulo	26	4%
	Pointe à Pitre	24	4%
	New York	23	4%
	Miami	22	4%
	Autres	105	17%

- 64% des passagers des vols en correspondance à destination de l'Amérique latine passent par un aéroport de l'EEE ou de la Suisse

Sur la base des vraies O/D, la concurrence apparaît plus intense

IHH comparé à partir de la base vraies O/D en 2013

Rang	Faisceau	Pax (M)	IHH alliances (vraies OD)	IHH alliances (par vol)
1	Amérique du Nord	4,87	0,36	0,64
2	Asie-Pacifique	4,19	0,39	0,66
3	Autre Afrique	2,92	0,41	0,74
4	Autres Europe	4,79	0,45	0,60
5	Maghreb	11,06	0,48	0,45
6	Moyen-Orient	2,28	0,50	0,77
7	EEE & Suisse	50,47	0,52	0,60
8	Amérique Lat. & Car.	1,82	0,53	0,81
Total		82,39	0,49	

- Intensification de la concurrence notable sur les flux long-courriers

3. Intensité de la concurrence et évolution des prix

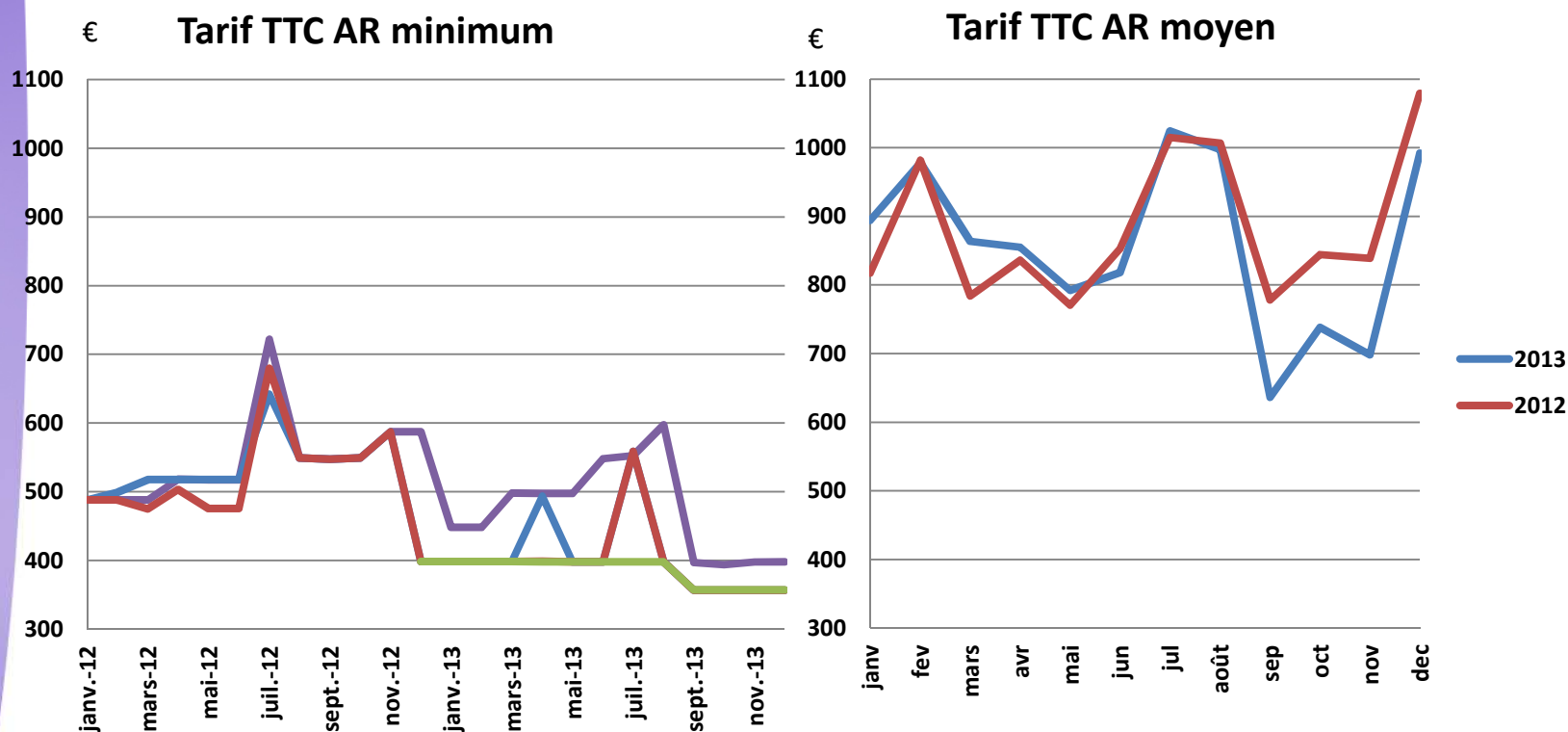
- Robot tarifaire et indice des prix du transport aérien
- Observation des prix sur les marchés concurrentiels

Des prix de transport légèrement en baisse

Evolution de l'Indice des Prix du Transport Aérien de Passagers - IPTAP

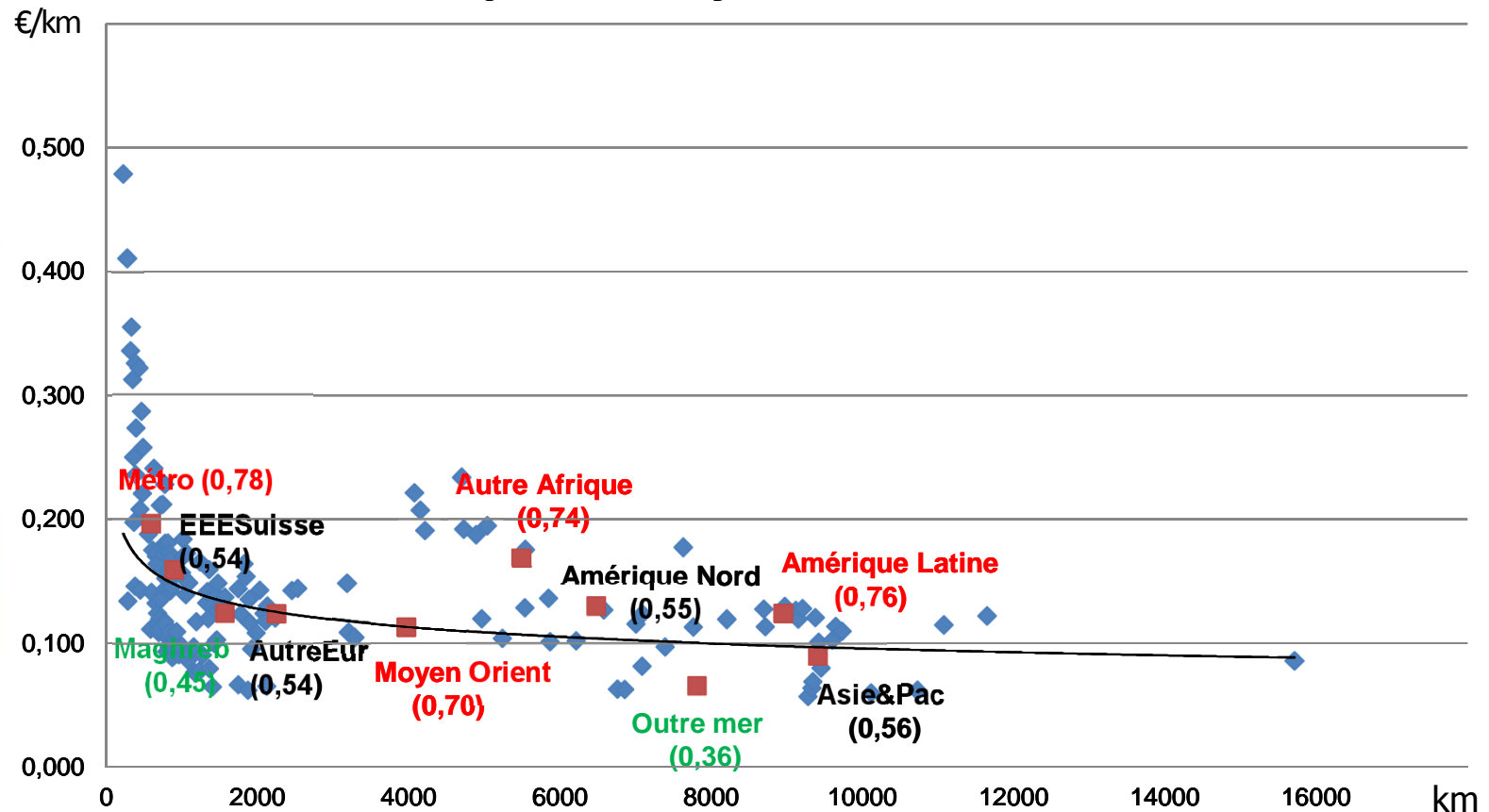
	2014/2013	2013/2012
Total Intérieur	4,2%	-3,5%
<i>Intérieur Métropole</i>	6,8%	-5,7%
<i>Métropole-Outre-mer</i>	-0,4%	0,2%
Total International	-1,1%	-0,5%
Moyen-courriers internationaux	1,7%	-1,6%
<i>EEE & Suisse</i>	2,1%	0,0%
<i>Autres Europe</i>	-1,3%	-2,3%
<i>Moyen-Orient</i>	1,8%	-1,8%
<i>Afrique du Nord</i>	2,5%	-5,7%
Long-courriers internationaux	-2,9%	0,1%
<i>Autres Afrique</i>	-0,3%	-0,6%
<i>Amérique du Nord</i>	-1,0%	0,9%
<i>Amérique latine</i>	-4,4%	2,7%
<i>Asie-Pacifique</i>	-5,5%	-1,8%
Ensemble départ Métropole	-0,1%	-1,0%

Entrée d'un 4^{ème} transporteur sur le marché



Arrivée d'un nouveau transporteur en décembre 2012 : impact rapide sur le tarif le plus bas, à plus long terme sur le tarif moyen

Longueur d'étape et concurrence, indicateurs du prix moyen au km ?



A longueur d'étape comparable, les prix/km moyens du transport aérien apparaissent plus faibles sur les zones à faible IHH.

En guise de conclusion?

- Mise en évidence de l'adaptation constante du marché (ouvertures et fermetures nombreuses) et de l'accentuation régulière de la concurrence
- Isolement des activités saisonnières et prise en compte des liens commerciaux et patrimoniaux est indispensable, quel traitement faut-il prévoir pour prise en compte accords partage de code ?
- Evolution des prix constatée confirme la mesure faite sur la concurrence, peut-on pour autant anticiper la baisse des prix consécutive à l'augmentation de la concurrence?