

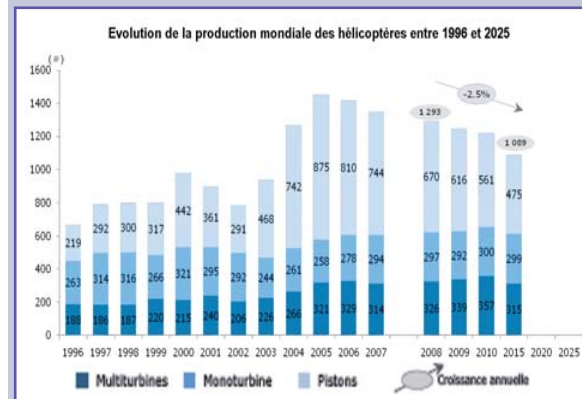
• **Adapter les infrastructures** : l'important maillage territorial des aérodromes en France, les infrastructures et la gestion du trafic sont considérés comme inadaptés par les exploitants qui souhaitent pouvoir disposer d'un espace d'accueil dédié, d'une plus grande flexibilité et d'une meilleure gestion des retards et des créneaux d'atterrissage/décollage. Si l'espace aérien européen, avec notamment la mise en place de SESAR, devrait permettre d'absorber la croissance des mouvements d'ici 2025, les principaux enjeux sont la concertation avec les riverains afin d'augmenter la flexibilité horaire et une meilleure gestion des créneaux sur certains aéroports.

• **Adapter la réglementation aux spécificités du secteur pour permettre aux opérateurs d'atteindre la taille critique** : contrairement aux États-Unis, la réglementation européenne ne s'adresse pas spécifiquement aux segments de l'aviation d'affaires. L'homogénéisation juridique et fiscale dans l'Europe des 27 vient seulement de s'engager. Il semble, à ce titre, important de proposer une réglementation européenne proportionnée qui allie sécurité du passager et bonne gestion économique.

• **Développer une nouvelle image** : l'image élitiste de l'aviation d'affaires en France incite les clients prospects à privilégier les moyens de transport les moins coûteux. Les mesures de sûreté, non spécifiques à l'aviation d'affaires, sont mal comprises par les acteurs car elles vont à l'encontre de leur offre de services, positionnée notamment sur une plus grande flexibilité et rapidité d'embarquement. La difficile acceptation des riverains d'aéroports et la mauvaise image environnementale de l'aviation d'affaires sont perçues comme un frein au développement de cette activité.

• **Proposer des services à forte valeur ajoutée** : les professionnels du secteur doivent élargir l'offre de services, notamment avec les cartes forfaitaires et des services au sol qui favorisent la demande. Ainsi, l'aviation d'affaires restera un vecteur de développement économique tant au niveau des emplois directs qu'indirects. Un nouveau modèle de gestion intégré du voyage d'affaires est à développer en concertation avec les plates-formes aéroportuaires.

Le marché de l'hélicoptère reste un segment spécifique de l'aviation d'affaires, tant de par son offre de services que par le modèle économique associé. 900 hélicoptères composent la flotte française, principalement concentrée sur trois régions : île-de-France, PACA, Rhône-Alpes. Cette industrie génère 8,9 milliards € de chiffre d'affaires (constructeurs et compagnies aériennes) et emploie environ 70 000 personnes dont 33 100 emplois directs.



La France compte deux leaders mondiaux : Eurocopter et Turbomeca.

La croissance de ce secteur devrait être moins soutenue dans les dix prochaines années avec la fin du cycle de renouvellement qui entraînera une décroissance de la production des pistons et une stabilité des multiturbines.

• **Optimiser la structure de coûts** : il semble souhaitable de favoriser l'émergence d'acteurs de taille critique afin de réduire les coûts et améliorer la sécurité des passagers. Faciliter l'accès au marché français pour quelques opérateurs de taille importante et ayant une assise financière reconnue permettrait une meilleure utilisation des capacités existantes et, ainsi, de contrer les aléas économiques de courte durée.

Méthodologie

L'étude a été menée d'août à décembre 2008 par BearingPoint, en collaboration avec AIM Satis, à la demande de la direction générale de l'aviation civile - direction du transport aérien, sous-direction des études, des statistiques, et de la prospective.

Les résultats de l'étude sont issus d'une analyse documentaire, d'une trentaine d'entretiens réalisés avec les institutionnels et les professionnels de l'aviation d'affaires, ainsi que de trois enquêtes web distinctes menées entre octobre et novembre 2008 :

- enquête 1 : 97 exploitants français
- enquête 2 : 118 aéroports
- enquête 3 : 508 clients (VIP, entreprise, transport spécial, corporate).

Il est important de noter une bonne participation des cibles avec un taux de réponse proche de 50 % pour les exploitants et de 90 % pour les aéroports. Cependant, compte tenu de la diversité, de la complexité et du nombre important d'informations demandées, certains indicateurs notamment économiques et sociaux, n'ont pas pu être renseignés par un nombre significatif d'acteurs.

L'aviation d'affaires en France et les facteurs clés de son développement

Introduction

Le secteur de l'aviation d'affaires est apparu au début des années 60. Rassemblant des entreprises et des particuliers qui utilisent l'avion en tant qu'outil professionnel, soit en se dotant d'une flotte privée, soit en faisant appel aux services d'opérateurs spécialisés, cette activité s'est développée. Ainsi, les revenus ont augmenté de 8 % par an entre 2003 et 2008.

Par sa place croissante dans l'économie et le transport aérien, l'aviation d'affaires suscite un large intérêt de la part des acteurs concernés. Le besoin d'en clarifier les enjeux stratégiques et réglementaires s'impose désormais. C'est ainsi que le Parlement européen a adopté, le 3 février 2008, la résolution « Un agenda pour un avenir durable de l'aviation générale et d'affaires ».

Comment définir l'aviation d'affaires ?

Quelle est son importance en France et quel rôle joue-t-elle ?

Comment est-elle organisée ?

Quelle est la place occupée particulièrement par les hélicoptères ?

Quels sont ses facteurs-clés de développement ?

Prolongeant un premier état des lieux réalisé en 2007¹, la DGAC a confié au Cabinet BearingPoint^M une étude permettant de répondre à ces questions, en s'appuyant sur un Comité de pilotage associant la profession. En voici la synthèse.

Pour l'avenir, le constat partagé est la nécessité de bien suivre l'évolution de cette activité. La prochaine étape doit donc être la mise en place d'indicateurs pertinents et reconnus par l'ensemble de la profession.

À la date de publication de ce document, la conjoncture est en pleine dégradation, impactant fortement le secteur de l'aviation d'affaires.

Pour autant, les analyses proposées dans cette note thématique demeurent pertinentes car elles reflètent des tendances et des axes de réflexion pour le long terme.

¹ Note thématique n° 5, janvier 2007 "Situation, enjeux et perspectives de l'aviation d'affaires" (DGAC/DAST)

^M : cf. annexe méthodologique

1. L'aviation d'affaires : quelle est-elle ?

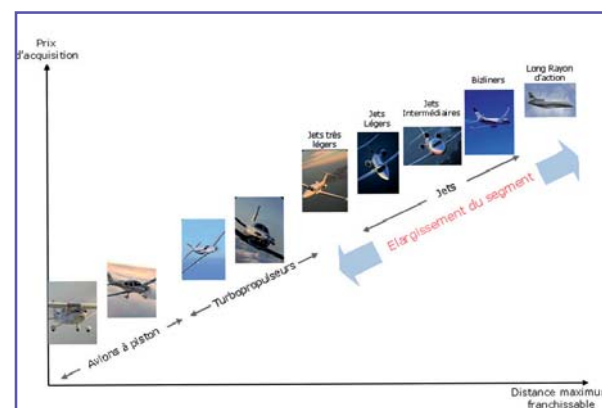
L'aviation d'affaires est définie comme un segment de l'aviation générale. Elle concerne l'exploitation ou l'utilisation d'aéronefs, par des personnes morales ou physiques, pour le transport de passagers ou de marchandises.

Elle utilise, à cet effet, des aéronefs pour des vols non réguliers, à la demande, pour lesquels la cabine est mise à la disposition du client. Les clients ou les propriétaires doivent s'acquitter d'au moins la totalité des frais d'exploitation.

Les usages de l'aviation d'affaires sont, outre le transport de personnes (et/ou de marchandises) dont l'objectif est la conduite d'affaires professionnelles ou privées, les services d'évacuation sanitaire et les missions de nature médicale (rapatriement de personnes blessées, transport d'organes, transfert entre hôpitaux, etc.), le travail aérien, notamment avec l'utilisation des hélicoptères, et tout autre transport public. En revanche, certains usages ne sont pas retenus dans ce périmètre : les vols d'entraînement, car ces activités facturent une prestation spécifique de formation et non de transport, l'aviation de loisirs avec les aéroclubs et les vols affrétés par les militaires.

2. L'aviation d'affaires en France : une importance significative

- **La flotte** : avec 378 appareils immatriculés en 2007, la France est le deuxième pays européen derrière l'Allemagne. Cette flotte, plus ancienne que la moyenne européenne et avec une majorité de pistons-turbopropulseurs (56 % des avions), n'est pour l'instant pas impactée par l'élargissement de la gamme des jets et l'arrivée des « Very Light Jets ».



Répartition de la flotte européenne (aviation d'affaires) par pays

Pays	Total	Pistons-turbopropulseurs	Jets
Allemagne	494	159	335
France	378	212	166
Royaume-Uni	314	85	229
Suisse	211	75	136
Autriche	204	16	188
Italie	187	56	131
Portugal	179	3	176
Espagne	168	41	127

- **Les mouvements** : la France est le 1^{er} pays européen avec une moyenne de 518 mouvements par jour, soit 16,2 % des mouvements européens.

Le maillage des aéroports, très dense en France, est un facteur de développement de l'aviation d'affaires. Ainsi, 55 % des aéroports^M déclarent avoir régulièrement une activité d'aviation d'affaires sur leur plate-forme. Par ailleurs, les impacts de la décentralisation des aéroports sur le marché de l'aviation d'affaires sont encore difficilement mesurables.

Mouvements d'aviation d'affaires par pays en 2007 (hors survols)

Pays	Mouvements/jour	%
France	518,2	16,6
Royaume-Uni	432,8	13,9
Allemagne	406,8	13,1
Italie	319,1	10,2
Suisse	230,8	7,4
Espagne	191,9	6,2
Autres	1 017	32,6
TOTAL	3 116	100

- **Les opérateurs** : 212 propriétaires, dont 54 exploitants², opèrent sur le marché français de l'aviation d'affaires. La flotte d'affaires française, plus ancienne que la moyenne européenne (57 % des aéronefs a plus de 20 ans contre 28 % en Europe) est éclatée en une majorité d'opérateurs de petite taille : 65 % des opérateurs français possèdent moins de 2 aéronefs (vs 49 % en Europe). La petite taille des opérateurs français les expose à une fragilité financière que la crise économique actuelle ne fait que renforcer. D'une manière générale, les grands opérateurs professionnels (plus de 20 aéronefs) sont implantés au Portugal, au Luxembourg, en Suisse et en Autriche.

- **La demande** : les entreprises constituent le principal segment de la demande d'aviation d'affaires et représentent près de la moitié des mouvements selon les aéroports^M. Avec 30 % des mouvements, l'EVASAN est, dans ce marché, le deuxième segment, qui se caractérise par des clients (entreprises d'assistance et assurances) qui ne sont pas les usagers. Une large partie des mouvements est réalisée par les hélicoptères. Les individuels ne représentent que 19 % du marché.

^M : cf. annexe méthodologique

² Il s'agit de sociétés agréées par la DGAC disposant d'un certificat de navigabilité de transport public.

Le classement des critères de choix pour les clients selon les différents acteurs

	Clients	Exploitants	Aéroports
Gain de temps/punctualité	27 %	26 %	15 %
Flexibilité horaire	23 %	26 %	14 %
Destination non desservie	16 %	15 %	13 %
Simplification des connexions	14 %	13 %	13 %
Confidentialité	9 %	7 %	11 %
Confort	7 %	2 %	10 %
Productivité accrue	4 %	2 %	11 %
Sécurité	0 %	7 %	11 %
Réduction des frais annexes	0 %	2 %	8 %
Sûreté	0 %	3 %	7 %

Pour les clients, la maîtrise et le gain de temps, la ponctualité et la flexibilité horaire sont les principales raisons de recours à l'aviation d'affaires.

Contrairement à l'aviation de ligne commerciale, le nombre moyen de passagers par vol en aviation d'affaires n'a pas évolué ces dernières années.

- **Dimensions économiques** : l'aviation d'affaires est un véritable vecteur de développement économique. Pour 2007, on estime qu'elle a généré, en France, 1,4 milliard d'euros de PIB et environ 9 000 emplois directs et indirects. L'achat de l'avion et les frais de maintenance sont aujourd'hui les principaux postes de coûts pour l'aviation d'affaires. Le poste carburant ne représente que 10 % de la structure de coût mais reste très sensible à l'évolution des coûts pétroliers.

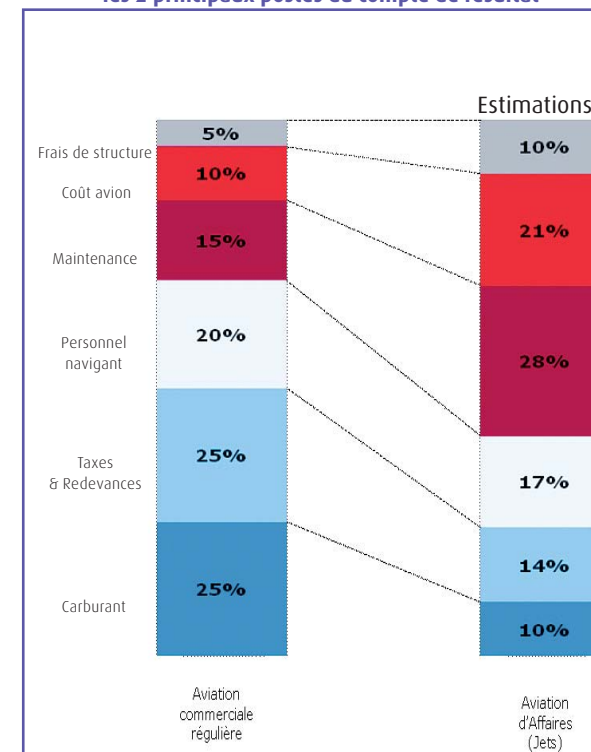
3. L'aviation d'affaires : 3 principaux modèles économiques

- **L'aviation privée** : une personne morale/physique possède sa propre flotte et utilise son propre équipage pour ses propres besoins (par exemple, 8 propriétaires en France possèdent 12 jets qu'ils utilisent en moyenne 600 heures de vol par an).
- **La propriété fractionnée** : une personne morale/physique achète une quote-part d'un avion correspondant à un certain volume d'heures de vol par an tout en conservant la responsabilité juridique de son exploitation. Ce modèle économique n'existe pas en France actuellement. D'une manière générale, la « propriété fractionnée » (tout comme

le développement des cartes forfaitaires à partir de 2003) a soutenu le fort développement du jet en Europe.

- **Le transport à la demande** : 54 sociétés françaises mettent à disposition de leurs clients 366 avions pour la durée d'un déplacement. Ce dernier segment intègre des pratiques telles que l'affrètement, le taxi aérien et la carte forfaitaire³.

La maintenance et l'avion représentent les 2 principaux postes du compte de résultat



¹ données issues d'entretiens avec les exploitants.

4. Les facteurs clés de développement de l'aviation d'affaires

Les mouvements d'aviation d'affaires en Europe devraient continuer à croître à un rythme annuel moyen compris entre 3,3 % et 5,5 % d'ici 2025, permettant notamment de tripler le nombre de mouvements.

Le marché devrait se consolider et voir l'émergence d'acteurs majeurs sur tous les segments de la chaîne de valeur. Les exploitants auront recours à des acteurs globaux (économies d'échelles) pour des services uniformisés. Les aéroports devraient aussi se spécialiser pour accueillir l'aviation d'affaires hors des grands hubs internationaux.

Si l'aviation d'affaires a l'ambition de se développer aussi rapidement qu'en Europe, différents leviers doivent, selon les acteurs rencontrés, être activés.

- **Moderniser la flotte** : l'arrivée des Very Light Jet est incertaine en France et le modèle économique associé ne semble pas encore rentable. Néanmoins la modernisation de la flotte est nécessaire. Une fiscalité adaptée encouragerait la modernisation de la flotte que ce soit au niveau des aides à l'investissement (levier déjà utilisé par le Portugal avec le Bonus Depreciation Allowance⁴) ou avec une réforme de la taxe professionnelle.

³ Vente d'un crédit d'heures de vol valable pour une durée limitée.

⁴ Le "Bonus Depreciation Allowance" est une mesure qui permet à l'exploitant d'amortir à 60 % un aéronef l'année de son achat et donc de le retirer de son assiette fiscale.