

# OBSERVATOIRE DE LA CONCURRENCE 2015



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

Ministère de la Transition écologique et solidaire

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

  
dgac

**OBJECTIFS ET METHODES**

L'observatoire de la concurrence a pour objectif d'apprécier la situation concurrentielle du marché touchant la métropole ainsi que ses évolutions pour les principaux faisceaux géographiques.

Cette analyse se base sur deux indicateurs principaux que sont d'une part la répartition des liaisons et du trafic en fonction du nombre de transporteurs en concurrence, et d'autre part l'indice de concentration de Herfindahl-Hirschmann, qui prend en compte les parts de marché respectives des compagnies aériennes concurrentes.

La concurrence est d'abord étudiée via une observation du trafic direct touchant la métropole. C'est la concurrence entre les transporteurs proposant des liaisons directes qui sera analysée, en considérant tous les aéroports desservant une ville donnée afin de refléter le choix offert au passager.

Dans un deuxième temps, les données MIDT, qui fournissent le véritable parcours du passager en prenant en compte les correspondances, permettent de mesurer l'impact du trafic de correspondance sur la concurrence. Tous les itinéraires possibles entre deux villes sont donc considérés. L'analyse du trafic indirect, qui concerne particulièrement les faisceaux long-courrier, a également pour but d'illustrer la concurrence entre les plateformes de correspondance, et donc entre les compagnies qui y sont installées.

## SYNTHESE

L'année 2015 s'inscrit dans la continuité de l'année 2014 avec une croissance solide de 3,7% du trafic, qui atteint 144 millions de passagers ayant emprunté un vol depuis/vers un aéroport de France métropolitaine.

### ***Mesure de l'intensité de la concurrence à partir du trafic direct***

L'analyse de la concurrence sur le trafic direct montre que près de la moitié (44%) des passagers voyagent sur des liaisons où opèrent au moins trois transporteurs, donc soumises à une concurrence forte, alors que 26% des passagers sont confrontés à une situation de monopole du transporteur. Cette répartition stable dans le temps cache toutefois des situations régionales très diverses.

Ainsi, **l'Outre-Mer apparaît comme le faisceau le plus concurrentiel selon tous les indicateurs étudiés**, les principales liaisons étant proposées par pas moins de quatre opérateurs chacune. A l'inverse, le faisceau intra-métropolitain est celui où la concurrence est la moins présente, avec de nombreuses lignes opérées en monopole.

**A l'international, le Maghreb est la destination où s'exerce la concurrence la plus forte**, permise par l'accord de ciel ouvert avec le Maroc et la forte présence des compagnies à bas-coûts. Les vols vers le Maghreb connaissent toutefois une baisse de fréquentation en 2015, entraînant des fermetures de lignes et une baisse de la concurrence. **La concurrence est également marquée sur le faisceau Amérique du Nord**, qui connaît un regain de croissance en 2015. L'accord de ciel ouvert avec l'Union Européenne permet l'implantation sur ce marché de nouveaux opérateurs tels que XL Airways. L'Asie-Pacifique demeure un faisceau très stable, où les opérateurs historiques opèrent d'importantes liaisons entre les grandes métropoles. **Le marché des vols vers l'EEE représente près de la moitié du trafic** au départ de la métropole. Un très grand nombre de compagnies y opèrent, et la part de marché captée par les compagnies à bas-coûts ne cesse de croître pour atteindre 48% en 2015. La dérégulation du trafic et le très grand nombre de passagers permettent un marché très évolutif, qui concentre les deux tiers des ouvertures de lignes en 2015. Le niveau moyen de concurrence apparaît moyennement élevé en raison du grand nombre de lignes opérées en monopole depuis/vers des destinations secondaires, mais la concurrence est intense sur les lignes touchant les grandes métropoles. L'Europe hors EEE est un marché très contrasté : la concurrence y est forte vers la Turquie et la Russie (qui représentent près de 80% de ce flux) mais très faible vers le reste de la zone (pays des Balkans et de la CEI notamment). La situation concurrentielle se détériore vers l'Afrique (hors Maghreb) et le Moyen Orient, faisceaux historiquement peu soumis à la concurrence. La concurrence est enfin très faible vers l'Amérique du Sud, où Air France opère bien souvent en monopole face à l'absence de compagnies locales disposant d'un réseau long-courrier.

**Les compagnies à bas-coûts renforcent leur présence sur le marché français** et captent en 2015 29% du trafic total de/vers la métropole, principalement sur les lignes vers l'EEE et le Maghreb, mais aussi le marché domestique. Malgré une plus grande proportion de lignes saisonnières, la stratégie de positionnement des nouvelles lignes des compagnies à bas-coûts ne semble pas différer de celle des compagnies traditionnelles. Elles montrent cependant une dynamique de création de lignes supérieure à celle des compagnies traditionnelles.

## ***Correspondance et intensité de la concurrence***

Un deuxième angle d'étude, portant cette fois-ci sur le trafic indirect, permet une vision différente de la concurrence. Un large choix d'itinéraires indirects s'offre au passager voyageant depuis/vers la France métropolitaine, augmentant d'autant l'offre concurrentielle.

La part des itinéraires indirects (incluant au moins une correspondance) est logiquement très faible (2%) sur les voyages en métropole. Ils concernent 16% des passagers vers l'Outre-Mer, bien qu'il s'agisse en très grande majorité de passagers de province effectuant une correspondance dans les aéroports parisiens. En revanche, sur les faisceaux long-courriers internationaux, entre 20 et 40% des passagers ont recours à une plateforme de correspondance, bien souvent à l'international, pour atteindre leur véritable destination.

L'étude de l'intensité de la concurrence en prenant en compte les itinéraires indirects dessine un paysage régional différent de celui des vols directs.

La correspondance concerne en très grande majorité les flux long-courriers. La prise en compte des passagers indirects désigne alors **l'Amérique du Nord, l'Outre-Mer et l'Asie-Pacifique comme les faisceaux les plus soumis à la concurrence**. La part importante de passagers indirects et les nombreuses possibilités d'itinéraires (via les métropoles européennes pour l'Amérique du Nord, mais aussi le Golfe pour l'Asie) expliquent cette situation. **L'Afrique (hors Maghreb) et l'Amérique du Sud, faisceaux très peu concurrentiels lorsque l'on considère uniquement les vols directs, apparaissent soumis à une concurrence relativement élevée.**

En revanche, le recours à la correspondance est faible pour les faisceaux court et moyen-courriers. La prise en compte du trafic indirect a donc assez peu d'effet sur l'analyse de la correspondance. Le faisceau intra-métropolitain demeure le moins concurrentiel de tous.

L'offre indirecte, si elle multiplie les possibilités offertes aux passagers et renforce la concurrence entre les opérateurs, induit également une concurrence entre les plateformes de correspondance. Le choix d'un itinéraire, et donc de l'aéroport de correspondance, varie fortement selon l'origine/destination du passager. Ainsi les **voyageurs de province qui optent pour un itinéraire indirect effectuent en très grande majorité leur correspondance dans les aéroports parisiens.**

Les plateformes de correspondances internationales les plus fréquentées sont, de la même façon, variables selon le flux considéré.

**Les hubs du Golfe dominent le marché des vols en correspondance vers l'Asie-Pacifique.** Si Dubaï reste la première plateforme de correspondance de ce flux, elle est suivie par Doha, en forte progression grâce au déploiement de l'A380 par Qatar Airways. **Londres demeure la plateforme privilégiée par les passagers se rendant en Amérique du Nord, alors que Madrid conserve sa position dominante sur l'Amérique du Sud.** **Vers l'Afrique (hors Maghreb), Casablanca puis Dubaï sont les hubs plébiscités par les passagers, tous deux en progression.**

## TABLE DES MATIERES

<b>PARTIE 1 : MESURE DE L'INTENSITE DE LA CONCURRENCE A PARTIR DU TRAFIC DIRECT TOUCHANT LA METROPOLE.....</b>	<b>6</b>
I MESURE DE LA CONCURRENCE EN FONCTION DU NOMBRE DE TRANSPORTEURS.....	7
I.1 Etude du nombre de transporteurs par liaison .....	7
I.2 Répartition du trafic selon le type de compagnie .....	8
I.3 Ouverture et fermeture de lignes .....	10
I.4 Analyse par faisceau régional international .....	12
I.4 Liaisons les plus concurrentielles .....	14
II MESURE DE LA CONCURRENCE A PARTIR DE L'INDICE DE CONCENTRATION...16	
<b>PARTIE 2 : CORRESPONDANCE ET INTENSITE DE LA CONCURRENCE.....</b>	<b>18</b>
I MESURE DE LA CONCURRENCE ENTRE LES TRANSPORTEURS .....	19
I.1 Part du trafic indirect par région de destination.....	19
I.2 Indice de concentration par région de destination.....	20
II MESURE DE LA CONCURRENCE ENTRE LES PLATEFORMES DE CORRESPONDANCE .....	21
II.1 Principales plateformes de correspondance .....	22
II.2 Choix du hub international en fonction de la destination finale.....	23
<b>ANNEXES.....</b>	<b>26</b>
Annexe 1 : Notes méthodologiques.....	26
1.1 Lexique .....	26
1.2 Source des données.....	26
1.3 Définitions des indices.....	27
Annexe 2 : Groupes et alliances de compagnies .....	29
Annexe 3 : Nombre de transporteurs par liaison en 2015 (données DGAC).....	29
3.1 Répartition des liaisons selon le nombre de transporteurs : évolution sur 3 ans.....	29
3.2 Répartition des passagers selon le nombre de transporteurs : évolution sur 3 ans .....	30
Annexe 4 : Principales lignes ouvertes et fermées en 2015 (données DGAC).....	31
Annexe 5 : Indice de concentration par pays en 2015 (données DGAC) .....	33

## PARTIE 1

# MESURE DE L'INTENSITE DE LA CONCURRENCE A PARTIR DU TRAFIC DIRECT TOUCHANT LA METROPOLE

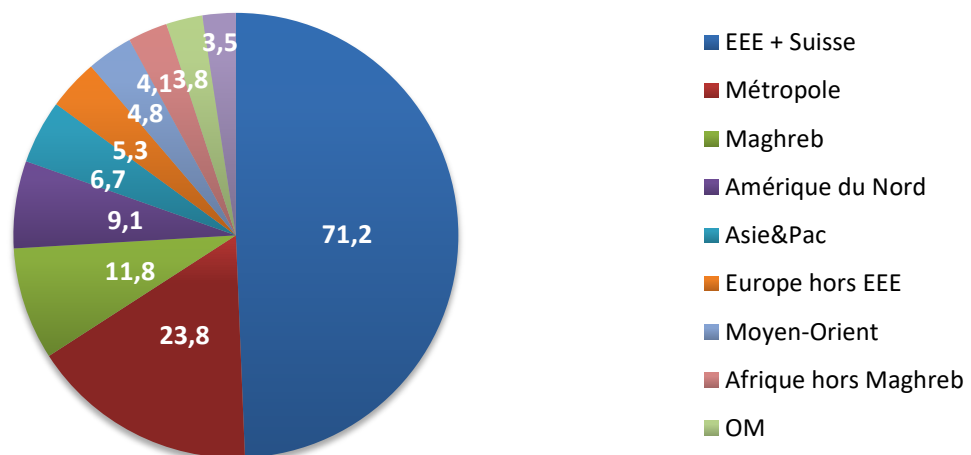
Cette analyse porte sur le trafic transporté sur les vols directs touchant la métropole, filtré des flux non significatifs (données DGAC)<sup>1</sup>. La base de données utilisée rend compte du nombre de passagers transportés. L'analyse du nombre de compagnies opérant une liaison ainsi que des parts de marché de chacune permet une première approche du niveau de concurrence.

En 2015, 144 millions de passagers ont voyagé depuis/vers la métropole. Malgré un nombre important de liaisons en monopole, 44% d'entre eux voyagent sur des liaisons où opèrent trois transporteurs au moins, signe d'une concurrence active.

La situation concurrentielle est fortement contrastée selon les régions. Les faisceaux long-courriers, où le nombre de lignes est plus restreint et concentré sur les aéroports parisiens, sont desservis essentiellement par des compagnies traditionnelles. L'Outre-Mer se démarque par un niveau de concurrence particulièrement élevé en comparaison des autres flux, alors que la concurrence est forte vers l'Amérique du Nord, mais très faible vers l'Afrique (hors Maghreb) et l'Amérique du Sud.

Les marchés court et moyen-courriers tels que l'EEE<sup>2</sup>, en forte croissance, ou le Maghreb, qui présentent un nombre de lignes plus important et une forte implantation des transporteurs à bas-coûts, sont le théâtre de nombreuses créations mais aussi disparitions de lignes. Le Maghreb reste le marché le plus concurrentiel, malgré une baisse du trafic, alors que la concurrence est faible sur le marché métropolitain.

**Graphique 1 : Répartition du trafic 2015 de/vers la métropole (millions de passagers) :**



Le trafic 2015 présente un taux de croissance de 3,7% par rapport à l'année précédente, pour un total de 144 millions de passagers. A l'international, le flux de passagers de/vers l'EEE, qui représente presque la moitié du trafic, participe largement à la croissance globale. Le flux de/vers l'Amérique du Nord présente un dynamisme nouveau en 2015, alors que la croissance du flux vers le Moyen Orient, certes solide, est moins importante qu'en 2014 (8,4%). Le flux intra métropolitain quant à lui renoue avec la croissance en 2015 (1%), après une baisse marquée en 2014 (-2,3%).

Le nombre de destinations proposées depuis la métropole est stable comparé à 2014 (1265 liaisons).

1 : Voir Annexe 1 : Notes méthodologiques, Source des données

2 : EEE : Espace Economique Européen + Suisse

## I MESURE DE LA CONCURRENCE EN FONCTION DU NOMBRE DE TRANSPORTEURS

Une « liaison » est définie comme une paire de villes (ex la liaison Lyon-Londres), et une « ligne » comme une liaison associée à un transporteur (la ligne Lyon-Londres par British Airways par exemple). Ainsi une liaison peut être proposée par plusieurs opérateurs : la liaison Lyon-Londres est exploitée par British Airways, easyJet, Ryanair, ce qui correspond à autant de lignes.

Les liaisons et lignes sont définies par rapport aux villes, même si celles-ci comportent plusieurs aéroports. Ainsi la liaison Lyon-Londres comprend les vols de Lyon vers l'aéroport d'Heathrow, mais également ceux vers les aéroports de Gatwick, Luton et Stansted. Dans tous les cas (liaison ou ligne), le trafic pris en compte est celui entre les deux villes quel que soit le sens de trajet. Ainsi, le trafic de la liaison Lyon-Londres comprend les vols de Lyon vers Londres et les vols de Londres vers Lyon.

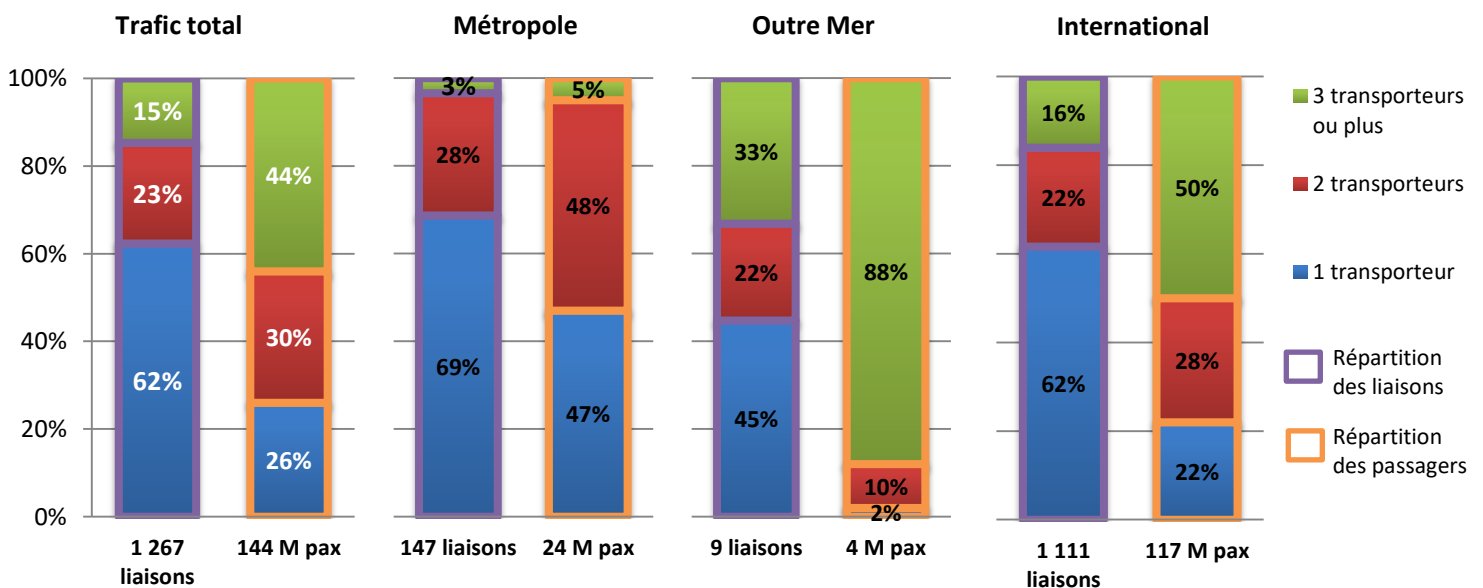
Dans cette étude, il a été considéré que l'aéroport de Beauvais dessert l'agglomération parisienne.

### I.1 ETUDE DU NOMBRE DE TRANSPORTEURS PAR LIAISON

Le premier indicateur de l'intensité de la concurrence sur une liaison est le nombre de transporteurs présents. Afin de ne pas augmenter artificiellement la concurrence, les compagnies aériennes faisant partie d'un même groupe sont considérées comme un seul transporteur (Air France et Transavia par exemple)<sup>3</sup>.

Le graphique suivant présente, pour différents faisceaux, la comparaison entre la répartition des liaisons selon le nombre des transporteurs (proportion de liaisons opérées par un, deux, ou trois opérateurs et plus), et la répartition des passagers (proportions de passagers voyageant sur des liaisons opérées par un, deux, ou trois opérateurs et plus).

**Graphique 2 : Répartition 2015 des liaisons et des passagers en fonction du nombre de transporteurs par faisceau**



<sup>3</sup> Voir Annexe 2 : Groupes et alliances

La répartition des liaisons en fonction du nombre de transporteurs diffère souvent de celle des volumes de trafic. En effet, les liaisons sur lesquelles voyagent le plus de passagers sont souvent proposées par plusieurs compagnies, alors que la situation de monopole concerne de nombreuses liaisons à faible trafic.

La répartition du trafic total montre une situation stable par rapport à l'année 2014, où 37,4 millions de passagers (26% du trafic seulement) sont confrontés à une situation de monopole qui concerne 790 liaisons. 43,9 millions font face à une situation de duopole, pour 291 liaisons. Enfin, la part de passagers ayant le choix entre trois transporteurs au moins augmente légèrement : ils sont 63 millions en 2015 (44%, contre 43% en 2014), bien que seulement 15% des liaisons (186 liaisons) soient concernées.

**Métropole :** la concurrence apparaît faible sur le faisceau métropolitain, où les liaisons en monopole (101 liaisons soit 62%) captent près de la moitié du trafic (11,2 millions de passagers). Un nombre équivalent de passagers (11,4 millions) voyagent sur des liaisons où opèrent deux transporteurs. Seulement cinq liaisons, toutes vers la Corse, sont proposées par au moins trois transporteurs, bien souvent de façon saisonnière, et ne transportent que 5% du trafic total. Il convient de signaler que le transport aérien en métropole est soumis à la concurrence d'autres moyens de transports (TGV, bus et voiture), non prise en compte dans cette étude.

**Outre-Mer :** ce faisceau présente le niveau de concurrence le plus élevé, bien que seulement neuf liaisons soient concernées. Les trois liaisons de Paris vers Pointe-à-Pitre, Saint-Denis de la Réunion et Fort-de-France, qui représentent à elles trois 88% du trafic, sont desservies par quatre opérateurs chacune. Deux liaisons sont opérées en duopole (vers Cayenne et Papeete). Bien que 4 liaisons soient opérées en monopole, elles ne représentent que 2% du trafic (trois de ces liaisons sont proposées au départ de la province par la compagnie XL Airways, la quatrième étant le Paris-Dzaoudzi par Corsair).

**International :** les liaisons opérées par trois transporteurs ou plus représentent 58,4 millions de passagers, soit 50% (la même proportion qu'en 2014), bien que seulement 16% des liaisons soient concernées. En effet, les liaisons qui transportent le plus de passagers sont les liaisons entre Paris et de grandes métropoles (Barcelone, Madrid et Londres pour les premières), généralement opérées par plusieurs transporteurs. Les liaisons en monopole représentent 26,1 millions de passagers, soit seulement 22% du trafic pour 62% des liaisons. Une majorité (79%) de ces monopoles est opérée depuis la province.

## I.2 REPARTITION DU TRAFIC SELON LE TYPE DE COMPAGNIE

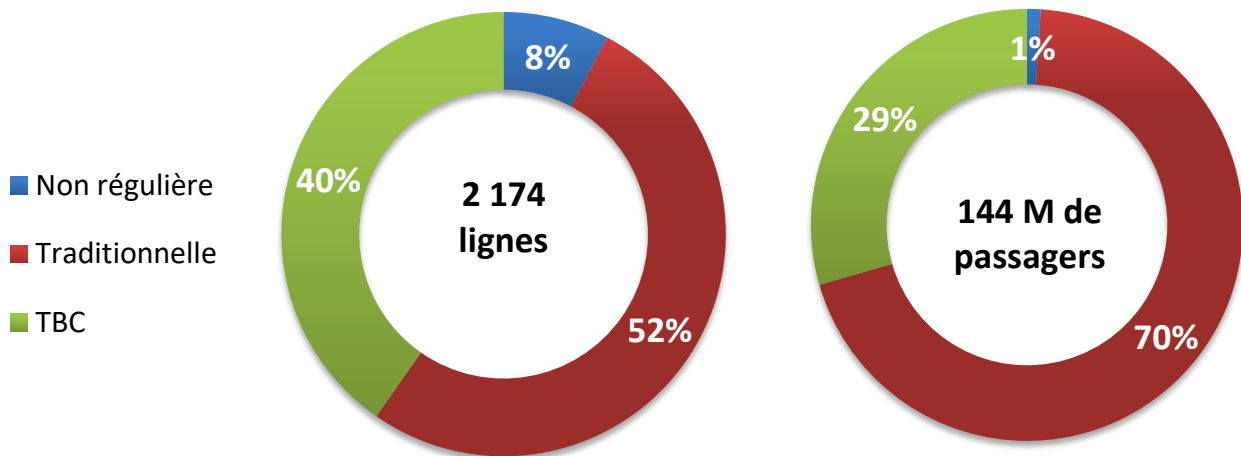
Dans cette étude, les compagnies ont été classées en trois catégories :

- les compagnies traditionnelles ;
- les compagnies à bas-coûts (TBC) ;
- les compagnies non régulières, qui effectuent principalement des vols charters.

En 2015, le trafic touchant la France est transporté par 192 compagnies, dont 124 compagnies dites traditionnelles, et 20 compagnies à bas-coûts. Le tableau suivant propose une étude du trafic selon le type de compagnies en raisonnant en termes de lignes, c'est-à-dire les données de ville de départ, de ville d'arrivée et d'opérateur, par exemple la ligne Marseille-Amsterdam par Air France.

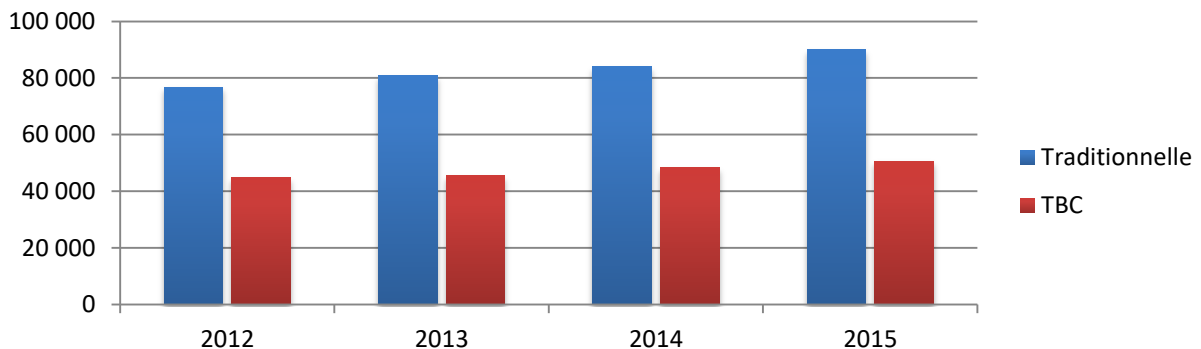


**Graphique 3 : Répartition des lignes et des passagers en fonction du type de compagnie en 2015**



Les compagnies à bas coûts, qui représentent 29% du trafic en 2015, opèrent cependant 40% des lignes proposées. Elles captent une part croissante du trafic, puisqu'en 2014 elles opéraient seulement 37% des lignes et transportaient 28% des passagers. EasyJet transporte le plus de passagers (19 millions), suivie de Ryanair (9 millions), Vueling (4 millions) et Transavia (4 millions).

**Graphique 4 : Evolution du nombre moyen de passagers par ligne selon le type de compagnie**



Les compagnies traditionnelles présentent un nombre moyen de passagers par lignes (90 000 en 2015) plus élevé que les bas coûts (49 000). Cela provient en partie du fait que les compagnies à bas coûts opèrent une plus grande part de lignes de façon saisonnière. En effet, si le trafic des lignes saisonnières représente seulement 4% des passagers des compagnies traditionnelles, ce chiffre atteint 10% pour les compagnies à bas coûts. De plus, les compagnies à bas coûts utilisent le plus souvent des avions monocouloir (type A320 et B737) dont la capacité excède rarement 200 sièges alors que les compagnies traditionnelles positionnent des gros porteurs sur leurs lignes long-courriers. La tendance globale depuis 2012 est à l'augmentation du nombre de passagers par lignes, en raison notamment d'un meilleur remplissage et d'une augmentation de la capacité des avions (densification des cabines et appareils plus gros).

### I.3 OUVERTURE ET FERMETURE DE LIGNES

La dynamique des ouvertures et fermetures de lignes, qu'elles soient annuelles ou saisonnières, permet une analyse de la stratégie des compagnies ainsi que de l'attractivité des différentes destinations.

**Tableau 1 : Ouvertures et fermetures de lignes par type de compagnie en 2015**

Type compagnie	Ouvertures	Fermetures	Solde	Total lignes	Ratio total lignes / ouvertures
Non régulière	76	104	-28	166	2,2
Traditionnelle	155	260	-105	1116	7,2
TBC	138	100	38	864	6,3
<b>Total</b>	<b>369</b>	<b>464</b>	<b>-95</b>	<b>2146</b>	<b>5,8</b>

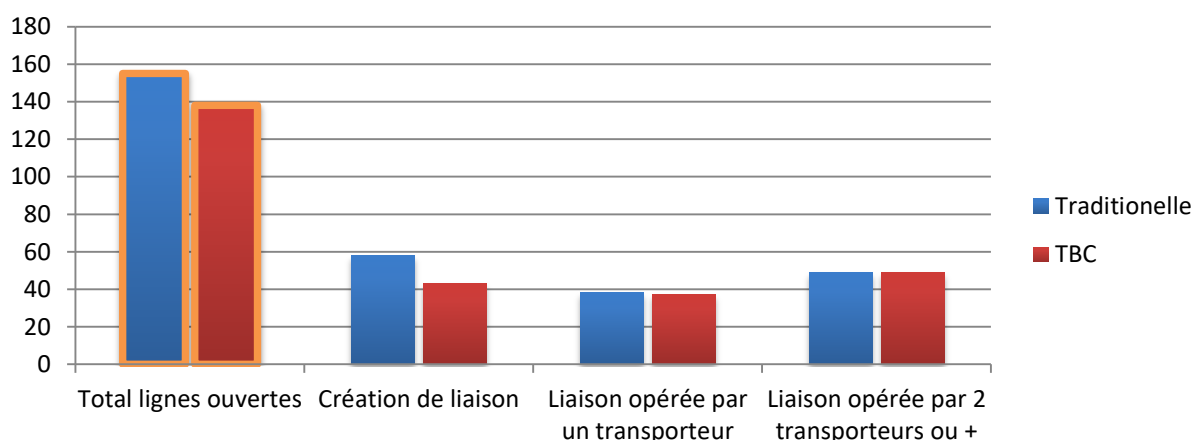
Au cours de l'année 2015, les compagnies aériennes ont ouvert 369 lignes au départ de métropole, mais en ont fermé 464 dans le même temps. La situation est très cependant très contrastée selon le type de compagnie.

Le dynamisme des compagnies à bas coûts se traduit par une augmentation globale du nombre de lignes proposées : ces dernières affichent un solde (ouvertures – fermetures) positif de 38 lignes, alors que celui des compagnies traditionnelles est largement négatif (-105 lignes). Ce constat est cependant à nuancer au regard des difficultés de la compagnie Air Méditerranée, (considérée comme une compagnie régulière) qui alourdissent considérablement ce bilan : hors Air Méditerranée, le solde des compagnies traditionnelles est de -64 lignes. Principale évolution par rapport à l'année 2014, le nombre d'ouvertures de lignes par les compagnies traditionnelles est en baisse.

De plus, la comparaison entre nombre total de lignes opérées et le nombre d'ouvertures confirme l'agilité des compagnies à bas coûts qui effectuent en moyenne une ouverture de ligne pour 6 opérées, contre 7 pour les compagnies traditionnelles.

Afin d'analyser la stratégie d'ouverture de lignes suivie par les compagnies, le tableau suivant étudie les liaisons concernées par des ouvertures de lignes, selon que le transporteur crée une liaison où s'installe sur une liaison existante, opérée par un ou plusieurs opérateurs.

**Graphique 5 : Répartition des lignes ouvertes en fonction du nombre de transporteurs par liaison**



Il ne semble pas y avoir de différence fondamentale entre la stratégie appliquée par les compagnies à bas coûts et celle des compagnies traditionnelles. Les ouvertures de lignes

concernent dans la très grande majorité le marché court et moyen-courrier (Europe, marché domestique et Maghreb) où les compagnies à bas coûts sont solidement implantées. Une grande partie des ouvertures de lignes (surtout vers les destinations balnéaires) se fait de façon saisonnière.

Environ un tiers de ouvertures de lignes (33% pour les bas coûts, 40% pour les compagnies traditionnelles) se font sur une nouvelle liaison, qu'aucun autre opérateur ne propose. La compagnie est alors en situation de monopole. Ce type d'ouvertures concerne en majorité des lignes au départ de la province vers des destinations touristiques, par exemple Marseille-Venise par Volotea en 2015.

Une partie des lignes ouvertes l'est sur une liaison où opère déjà un transporteur (dans 26% des cas pour les compagnies traditionnelles, 29% pour les bas coûts). Il peut s'agir indifféremment d'un transporteur à bas coût, traditionnel ou d'une compagnie non régulière, le type de compagnie déjà présent sur la liaison ne semblant pas être un critère décisif.

Enfin, les compagnies n'hésitent pas à se confronter à un environnement encore plus concurrentiel en ouvrant une ligne sur une liaison où opèrent déjà plusieurs opérateurs de tout type (dans 34% des cas pour les compagnies traditionnelles, 38% pour les bas coûts). Lorsque la popularité d'une destination augmente, plusieurs lignes peuvent être créées sur une même liaison : en 2015, la liaison Paris-Tirana, jusque-là non desservie, est ouverte simultanément par Transavia France et Adria Airways ou encore la liaison Lille-Palma, déjà proposée par Luxair et Jetairfly qui a vu l'implantation de XL Airways et Smart Wings en 2015.

**Tableau 2 : Ouvertures et fermetures de lignes par région en 2015**

Région	Ouvertures	Fermetures	Solde	Total lignes	Total passagers (M)
<b>Total</b>	<b>369</b>	<b>464</b>	<b>-95</b>	<b>2146</b>	<b>144,2</b>
EEE + Suisse	272	320	-48	1310	71,2
Europe hors EEE	34	47	-13	115	5,3
Métropole	22	19	3	204	23,8
Maghreb	21	49	-28	250	11,8
Moyen-Orient	8	11	-3	45	4,8
Amérique du Nord	4	3	1	61	9,1
Amérique Lat. & Car.	3	1	2	34	3,5
Asie & Pacifique	3	2	1	42	6,7
Afrique hors Maghreb	1	11	-10	65	4,1
OM	1	1	0	20	3,8

L'ouverture de lignes peut être un signe d'augmentation de la concurrence, si les ouvertures excèdent nettement les fermetures. L'analyse par faisceau des ouvertures et des fermetures permet donc d'étudier les régions où la concurrence a tendance à s'intensifier.

Le marché vers l'Espace Economique Européen apparaît comme particulièrement évolutif, avec presque 300 ouvertures de lignes en 2015, en raison notamment de l'environnement réglementaire dérégulé dans la zone, mais aussi du volume important de passagers. Alors que l'année 2014 avait vu la création nette d'une cinquantaine de lignes, le solde est négatif (-48 lignes) pour l'année 2015. Ce solde négatif est à relativiser au regard du très grand nombre de lignes existantes (1310). Le nombre de lignes diminue également vers le reste de l'Europe, avec de nombreuses fermetures de lignes vers la Turquie.

Les ouvertures et fermetures constatées en métropole concernent majoritairement de petites lignes saisonnières entre villes de provinces avec un solde légèrement positif.

La diversité de la desserte se réduit également vers l'Afrique et le Maghreb, sans doute en rapport avec les difficultés rencontrées par certains pays de la zone.

Enfin, la desserte évolue peu sur les faisceaux long-courriers tels que l'Asie & Pacifique, l'Amérique du Nord et Amérique Latine ou encore l'Outre-Mer. Quant au Moyen-Orient, les évolutions constatées concernent essentiellement Israël et le Liban, le paysage des lignes aériennes restant figé vers le reste de la zone.

#### I.4 ANALYSE PAR FAISCEAU REGIONAL INTERNATIONAL

Les transporteurs d'un même groupe sont ici assimilés à un seul transporteur afin d'étudier le nombre d'acteurs présents sur une liaison.

Une analyse plus précise de l'intensité de la concurrence par faisceau permet de mettre en valeur la situation extrêmement contrastée d'un faisceau à l'autre. La proportion de passagers voyageant sur des liaisons opérées par trois opérateurs ou plus constitue l'indicateur de la concurrence retenu. Le tableau suivant présente un classement des faisceaux selon ce critère en 2015, où l'Outre-Mer arrive au premier rang, suivi du Maghreb et de l'Amérique du Nord. Par rapport à l'année précédente, les principales évolutions concernent la régression du faisceau Europe hors EEE dans le classement (3<sup>ème</sup> en 2014) et celle du faisceau Amérique Latine et Caraïbes (9<sup>ème</sup> en 2014).

**Tableau 3 : Part des passagers voyageant sur des liaisons opérées par trois transporteurs ou plus en 2015**

Rang	Faisceau	% Pax 3 ou +	Part TBC	Total passagers (M)
1	OM	88%	0%	3,8
2	Maghreb	68%	23%	11,8
3	Amérique du Nord	59%	0%	9,1
4	EEE + Suisse	53%	48%	71,2
5	Europe hors EEE	50%	19%	5,3
6	Asie & Pacifique	35%	0%	6,7
7	Moyen-Orient	30%	4%	4,8
8	Afrique hors Maghreb	19%	1%	4,1
9	Métropole	5%	20%	23,8
10	Amérique Latine & Caraïbes	4%	0%	3,5
	<b>Total</b>	<b>44%</b>	<b>29%</b>	<b>144,2</b>

**Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie) : un marché très concurrentiel.** Il s'agit du faisceau international le plus concurrentiel au vu du classement précédent, où seulement 13% des passagers voyagent sur des liaisons opérées en monopole, et 19% sur des liaisons en duopole ; une situation stable par rapport à l'année 2014. Le Maroc bénéficie d'un accord de ciel ouvert avec l'Union Européenne.

138 liaisons relient la métropole et ces trois pays, dont 118 au départ de la province et 25 au départ de Paris. Cependant de nombreuses lignes entre la province et des destinations touristiques et balnéaires ne sont exploitées que de façon saisonnière. En 2015 comme l'année précédente, les compagnies ont mis fin à l'exploitation de nombreuses lignes vers le Maghreb (49 fermetures en 2015), alors que les ouvertures de lignes sont assez peu nombreuses (20 en 2015). Les compagnies bas coûts captent une part croissante de ce marché (23% en 2015 contre 18% en 2012).

**Amérique du Nord : forte concurrence vers les grandes métropoles :** (Etats-Unis et Canada) ce marché qui représente 9,1 millions de passagers en 2015 connaît un regain croissance (7%) en 2015. La concurrence y est élevée, puisque les 7 liaisons proposées par au moins trois opérateurs représentent 59% du trafic, quand les liaisons en monopole (17

liaisons soit 53% du total) ne captent que 12% de ce flux. La concurrence est toutefois atténuée par l'existence d'alliances entre les compagnies.

Le trafic de/vers les Etats-Unis (7 millions de passagers en 2015) compte 19 liaisons dont Paris-New York qui représente à elle seule 2 millions de passagers. 13 liaisons sont exploitées entre la France et le Canada pour 2 millions de passagers, avec une croissance record du trafic en 2015 (9%). Cette progression résulte d'une croissance des lignes existantes (5% en moyenne) ainsi que de l'ouverture de la ligne Paris-Vancouver par Air France en avril 2015.

**EEE + Suisse : un marché unique concurrentiel et très évolutif.** Le cadre réglementaire des droits de trafic étant dérégulé dans la zone, un nombre important de compagnies propose des vols entre la métropole et l'EEE (88 opérateurs en 2015), pour un total de 758 liaisons. Il s'agit du faisceau le plus important avec 71,2 millions de passagers. La part du trafic captée par les transporteurs à bas coûts y est particulièrement élevée (48%) en 2015. Une fraction non négligeable des passagers (9%) voyage sur des lignes saisonnières. Les destinations les plus populaires sont l'Espagne (12 millions de passagers), le Royaume-Uni (11,8 millions) et l'Italie (10,8 millions)

La pression concurrentielle est élevée dans la zone, comme le montre la répartition des liaisons en fonction du nombre de transporteurs, stable depuis 2012 : 64% des liaisons sont opérées en situation de monopole en 2015, mais elles ne transportent que 24% des passagers. A l'inverse, les liaisons où au moins trois opérateurs se partagent le trafic ne représentent que 16% du total mais transportent plus de la moitié (53%) des passagers. Les très nombreuses ouvertures et fermetures de lignes illustrent bien le dynamisme de ce faisceau, porté en grande partie par les compagnies à bas coûts.

**Europe hors EEE : un marché fortement soumis aux aléas politiques.** Cette zone inclut les pays non membres de l'UE, notamment la Russie, la Turquie, les pays des Balkans et de la CEI<sup>4</sup>. Les passagers de/vers la Turquie représentent 54% de ce flux de 5,3 millions de passagers, alors que le trafic vers la Russie représente 23% du flux total. La moitié des passagers voyage sur des liaisons opérées par au moins trois transporteurs, signe d'un niveau de concurrence satisfaisant bien que contrasté : la concurrence est forte vers la Turquie et la Russie mais assez faible vers le reste de la zone (la part de passagers empruntant une liaison proposée par au moins trois opérateurs n'est que de 16% sur la zone hors Turquie et Russie).

Après une progression de 5% en 2014, le flux de passagers vers la zone stagne (-0,2%) en 2015, en raison de l'arrêt de la croissance du flux vers la Turquie (+0,4% en 2015) et de la forte baisse du flux vers la Russie (-13,8% en 2015). Les compagnies à bas coûts sont bien implantées sur le marché turc et progressent sur le reste de la zone, mais demeurent pour l'instant absentes du marché russe.

**Asie & Pacifique : une zone encore peu concurrentielle dominée par les transporteurs historiques.** Ce flux exclusivement long courrier concerne 26 destinations et 6,7 millions de passagers en 2015, et présente une croissance de 5% par rapport à l'année 2014. Toutes les lignes sont proposées au départ de l'aéroport de Paris CDG. La Chine est la première destination concernée avec 1,9 millions de passagers, suivie du Japon (1,1 millions). Seulement trois liaisons sont proposées par trois opérateurs ou plus : Séoul, Shanghai et Tokyo, qui représentent 35% du trafic total. Bien que ce faisceau évolue peu, l'année 2015 est marquée par l'ouverture de deux lignes vers la Chine (Kunming et Chengdu) par des compagnies chinoises et la fermeture de la ligne Paris-Kuala Lumpur d'Air France. Les compagnies à bas coûts sont pour l'instant absentes de ce marché.

---

<sup>4</sup> Communauté des Etats Indépendants

### **Moyen-Orient : deux types de marchés très contrastés pour ce flux de 4,8 millions de passagers.**

Le niveau de concurrence est élevé vers Israël, qui bénéficie de l'entrée en vigueur de l'accord de ciel ouvert avec l'UE. Le pays est desservi par de nombreux transporteurs depuis Paris et la province. Vers le Liban, la concurrence est satisfaisante, 3 compagnies opérant sur la liaison Paris-Beyrouth.

En revanche, la concurrence est assez faible vers le reste de la zone. Malgré des volumes de trafic importants, aucune liaison n'est opérée par plus de deux transporteurs de/vers les Emirats Arabes Unis (1,8 million de passagers en 2015) ni l'Arabie Saoudite (300 000 passagers). Une seule ligne est opérée vers le Qatar, Paris-Doha par Qatar Airways, malgré un trafic de 700 000 passagers. Cette situation peut s'expliquer par la nature du trafic vers ces pays, en grand partie de 6<sup>ème</sup> liberté, qui concerne les passagers en correspondance dans les pays du Golfe. Par conséquent, le marché potentiel de véritable origine/destination entre la métropole et ces pays est assez limité.

Ce paysage concurrentiel est relativement figé, malgré quelques ouvertures et fermetures de lignes vers Israël et le Liban, mais le faisceau présente une croissance de 5,8% par rapport à 2014 en partie due à l'activité de hub des pays du Golfe.

**Afrique hors Maghreb : un marché encore largement dominé par les compagnies françaises.** Bien que ce flux concerne de nombreux pays, la concurrence y est assez faible, avec seulement 19% des passagers voyageant sur une ligne proposée par au moins trois opérateurs (seules 4 liaisons sur 44 sont concernées). A l'inverse, 31 liaisons sur 45 (43% du trafic) sont opérées en monopole, bien souvent par Air France qui est présente sur 28 des 45 liaisons et transporte 79% des passagers de ce flux. Cette situation est notamment la conséquence de l'absence de transporteur africain, qu'il soit public ou privé, dans de nombreux pays.

La croissance globale de ce flux s'établit à 2,5% en 2015 après des fluctuations lors des années précédentes. Cependant aucune ligne n'a été ouverte en 2015 à l'exception d'une desserte charter de Louxor durant l'été. De nombreux pays ne bénéficient pas de liaison directe avec la métropole.

**Amérique Latine et Caraïbes : un marché peu soumis à la concurrence, dominé par Air France.** Il s'agit du flux international (hors Outre-Mer français) où la concurrence est la plus faible, pour un total de 3,5 millions de passagers en 2015. La croissance y est faible mais stable à 1,3% en 2015, et seules trois ouvertures de lignes sont constatées (Paris-La Romana et Paris-Cuba par XL Airways, Paris-Saint Domingue par le charter Pullmantur Air).

Seule la liaison entre Paris et Saint Domingue est assurée par trois transporteurs distincts (dont un charter) depuis le retrait de Corsair de la liaison Paris – Punta Cana. Le reste des 26 liaisons vers l'Amérique Latine se répartit entre 19 monopoles qui transportent 42% des passagers et 6 duopoles (54% des passagers). Peu de transporteurs sud-américains disposent d'un réseau long courrier vers l'Europe. En conséquence, le marché est dominé par Air France, qui transporte 78% des passagers de/vers la zone.

## **I.5 LIAISONS LES PLUS CONCURRENTIELLES**

Afin de lister les liaisons particulièrement soumises à la concurrence, les tableaux suivants présentent les liaisons opérées par le plus grand nombre de transporteurs d'abord de façon annuelle, puis en incluant le trafic saisonnier. Deux compagnies appartenant à un même groupe (Iberia et Vueling par exemple, ou Air France et Transavia) sont ici considérées comme un même transporteur. Le nombre de passagers transportés en 2015 (arrondi) est également précisé.

**Tableau 4 : Liaisons opérées à l'année par le plus grand nombre de transporteurs****Depuis Paris :**

Liaison	Pays	Nb transporteurs	Passagers 2015
PARIS-NEW YORK	Etats-Unis	7	2 000 000
PARIS-LISBONNE	Portugal	6	1 710 000
PARIS-ROME	Italie	6	2 150 000
PARIS-PORTO	Portugal	6	1 190 000
PARIS-MADRID	Espagne	5	2 300 000
PARIS-CASABLANCA	Maroc	5	1 130 000
PARIS-MARRAKECH	Maroc	5	670 000
PARIS-MALAGA	Espagne	5	650 000
PARIS-AGADIR	Maroc	5	300 000
PARIS-OUJDA	Maroc	5	250 000

**Depuis la province :**

Liaison	Pays	Nb transporteurs	Passagers 2015
BALE/MULHOUSE-LONDRES	Royaume-Uni	5	730 000
MARSEILLE-ALGER	Algérie	5	300 000
BALE/MULHOUSE-BARCELONE	Espagne	4	280 000
LYON-MARRAKECH	Maroc	4	140 000
MARSEILLE-MARRAKECH	Maroc	4	140 000
TOULOUSE-MARRAKECH	Maroc	4	70 000
NANTES-FUERTEVENTURA	Espagne	4	30 000
NICE-LONDRES	Royaume-Uni	3	1 360 000
MARSEILLE-LONDRES	Royaume-Uni	3	510 000
BORDEAUX-LONDRES	Royaume-Uni	3	410 000

**Tableau 5 : Liaisons opérées par le plus grand nombre de transporteurs (lignes annuelles et saisonnières)**

**Depuis Paris :**

Liaison	Pays	Nb transporteurs	Passagers 2015
PARIS-PALMA	Espagne	10	250 000
PARIS-HERAKLION	Grèce	8	260 000
PARIS-PALERME	Italie	8	173 000
PARIS-NEW YORK	États-Unis	7	2 000 000
PARIS-MALAGA	Espagne	7	670 000
PARIS-IZMIR	Turquie	7	50 000
PARIS-MADRID	Espagne	6	2 320 000
PARIS-LISBONNE	Portugal	6	1 710 000
PARIS-ROME	Italie	6	2 160 000
PARIS-PORTO	Portugal	6	1 190 000

**Depuis la province :**

Liaison	Pays	Nb transporteurs	Passagers 2015
LYON-LONDRES	Royaume-Uni	7	670 000
BALE/MULHOUSE-LONDRES	Royaume-Uni	6	730 000
BALE/MULHOUSE-PRISTINA	Kosovo	6	200 000
NANTES-HERAKLION	Grèce	6	90 000
LYON-HERAKLION	Grèce	6	80 000
MARSEILLE-ALGER	Algérie	5	300 000
BALE/MULHOUSE-PALMA	Espagne	5	300 000
BALE/MULHOUSE-ANTALYA	Turquie	5	190 000
NANTES-PALMA	Espagne	5	80 000
LYON-MANCHESTER	Royaume-Uni	5	50 000

L'analyse des tableaux précédents montre que les destinations touristiques du Sud de l'Europe et du pourtour méditerranéen sont parmi les mieux desservies, à fortiori si l'on considère les lignes saisonnières. A l'exception de New York, les liaisons concernées sont du domaine du moyen ou court courrier, où l'implantation des compagnies à bas coûts est la plus forte.

Au départ de Paris, la desserte est plus importante que depuis le reste du pays. La seule destination long-courrier de ce classement est New York, destination attirant à la fois touristes et voyageurs d'affaires. Depuis la province, la ville de Londres est particulièrement bien desservie depuis les grandes villes, mais également les mêmes destinations touristiques court et moyen-courrier qu'au départ de Paris.

L'intégration des lignes saisonnières (charters inclus) modifie fortement le palmarès des liaisons les plus concurrentielles. Des stations balnéaires dont la desserte est très faible en hiver (Héraklion, Palma...) mais attirent cependant entre 5 et 10 transporteurs en saison estivale, y compris depuis des villes de province. Les compagnies à bas coûts et charters sont particulièrement présentes sur ce type de liaison.

## II MESURE DE LA CONCURRENCE A PARTIR DE L'INDICE DE CONCENTRATION

Les analyses précédentes portaient sur le nombre de transporteurs et le volume de trafic présents sur une liaison. Afin de préciser l'analyse, la part de marché de chaque compagnie sera utilisée pour calculer l'indice de concentration pour chaque région de destination. Cet indice, compris entre 0 et 1, a une valeur élevée lorsque la concurrence est faible et, inversement, une valeur faible lorsque la concurrence est intense. Le mode de calcul de cet indice est détaillé en annexe (Annexe 1 : Notes méthodologiques). Le tableau suivant présente les indices de concentration par faisceau régional en 2012 et 2015. L'estimation des valeurs de l'indice par faisceau est fondée sur les dessertes directes et réalisée sous deux contraintes : un premier regroupement des compagnies par groupe capitalistique et un second par alliance. Ce mode de regroupement conduit en effet à des résultats différents



pour les liaisons long-courriers (à noter l'existence de joint-ventures sur l'Atlantique Nord par exemple). Le nombre moyen d'acteurs<sup>5</sup> par liaison est indiqué pour les regroupements par alliance.

**Tableau 6 : Indice de concentration par faisceau**

An	2012				2015			
Région	Passagers (M)	IHH Groupe	IHH Alliance	Nb moyens d'acteurs	Passagers (M)	IHH Groupe	IHH Alliance	Nb moyens d'acteurs
OM	3,7	<b>0,42</b>	<b>0,42</b>	2,8	3,8	<b>0,36</b>	<b>0,36</b>	3,5
Maghreb	11,6	<b>0,45</b>	<b>0,45</b>	3,5	11,8	<b>0,50</b>	<b>0,50</b>	3,1
Amérique du Nord	8,2	<b>0,58</b>	<b>0,64</b>	2,7	9,1	<b>0,53</b>	<b>0,64</b>	2,9
Asie & Pacifique	5,9	<b>0,57</b>	<b>0,67</b>	1,9	6,7	<b>0,54</b>	<b>0,65</b>	1,9
Europe hors EEE	4,6	<b>0,53</b>	<b>0,62</b>	2,8	5,3	<b>0,55</b>	<b>0,61</b>	2,7
EEE + Suisse	62,7	<b>0,57</b>	<b>0,58</b>	2,7	71,2	<b>0,56</b>	<b>0,58</b>	2,8
Moyen-Orient	3,8	<b>0,69</b>	<b>0,77</b>	2,0	4,8	<b>0,74</b>	<b>0,80</b>	1,9
Afrique hors Maghreb	4,2	<b>0,73</b>	<b>0,73</b>	1,9	4,1	<b>0,75</b>	<b>0,75</b>	1,7
Amérique Lat. & Car.	3,3	<b>0,75</b>	<b>0,80</b>	1,6	3,5	<b>0,78</b>	<b>0,83</b>	1,5
Métropole	23,6	<b>0,77</b>	<b>0,77</b>	1,7	23,8	<b>0,79</b>	<b>0,79</b>	1,6
<b>Total</b>	<b>131,6</b>	<b>0,60</b>	<b>0,62</b>	<b>2,5</b>	<b>144,2</b>	<b>0,60</b>	<b>0,63</b>	<b>2,5</b>

Si les indices de concentration par groupe et par alliance ont peu évolué pour le trafic total depuis 2012, la situation régionale est en revanche assez disparate.

C'est principalement l'arrivée de XL Airways sur différentes liaisons vers l'Outre-Mer qui a engendré une forte baisse de l'indice de concentration sur ce faisceau déjà particulièrement concurrentiel entre 2012 et 2015.

La situation est contrastée sur les faisceaux long-courriers. L'IHH par groupe diminue vers l'Amérique de Nord et l'Asie, signe de l'intensification de la concurrence. Cela est dû notamment à l'arrivée de nouveaux opérateurs sur des liaisons existantes sur ces marchés où le niveau de concurrence peut être considéré comme satisfaisant. En revanche, la situation concurrentielle se détériore vers l'Afrique et le Moyen-Orient, faisceaux historiquement peu soumis à la concurrence. La forte croissance du flux vers le Moyen Orient est permise par l'activité de hub des compagnies du Golfe, qui captent un important trafic de 6<sup>ème</sup> liberté. Vers l'Amérique du Sud, la part des passagers voyageant sur des liaisons en monopole a fortement augmenté (31% en 2012, 42% en 2015) avec notamment l'ouverture de lignes telles que Brasilia, Panama ou Montevideo où Air France opère sans concurrents. Cette diminution de la concurrence est reflétée par la hausse de l'indice.

Concernant les faisceaux court et moyen-courriers, le Maghreb conserve un indice de concentration très faible, signe d'un niveau de concurrence élevé, malgré une détérioration de la concurrence due à la réduction de la desserte constatée ces dernières années. La situation concurrentielle évolue peu en Europe (EEE et hors EEE), avec un niveau de concurrence moyen malgré de nombreux opérateurs, conséquence du très grand nombre de destinations proposées.

Un tableau des indices de concentration par pays est disponible en annexe.

<sup>5</sup> Le nombre d'acteurs est pondéré par le nombre de passagers. Les alliances considérées sont les trois grandes alliances Skyteam, Star Alliance et One World, les compagnies non membres étant considérées comme des acteurs isolés.

## PARTIE 2

# CORRESPONDANCE ET INTENSITE DE LA CONCURRENCE

---

Le trafic indirect joue un rôle essentiel dans la concurrence qui s'exerce sur le trafic depuis/vers métropole, puisque 15% des passagers sont concernés, majoritairement sur des faisceaux long-courriers. Le large choix d'itinéraires qui s'offre au passager induit une concurrence non seulement entre les transporteurs, mais également entre les plateformes de correspondance.

L'Amérique du Nord et l'Asie Pacifique, où le recours à la correspondance concerne 35 à 40% des passagers, sont les faisceaux les plus concurrentiels. Cependant la prise en compte du trafic indirect est particulièrement significative vers l'Afrique (hors Maghreb) et l'Amérique du Sud, où le niveau de concurrence est satisfaisant et en légère augmentation malgré une desserte directe peu diversifiée. Par ailleurs stable, la pression concurrentielle diminue légèrement vers le Maghreb.

Le palmarès des principales plateformes de correspondance est remarquablement stable par rapport à l'année précédente, à l'exception d'une très forte progression de Doha (+25% de passagers en correspondance). A l'international, les plateformes les plus plébiscitées par les passagers sont Francfort, Amsterdam, Londres et Dubaï. Cette dernière, limitée par le plafonnement des droits de trafic, capte un trafic stable par rapport à 2014 après plusieurs années de progression spectaculaire.

Les données DGAC rendent compte avec précision du nombre de passagers qui atterrissent ou décollent en France, mais pas de la véritable origine ou destination des passagers.

Conséquence de la mondialisation du transport aérien, les compagnies des pays d'origine et de destination ne sont plus les seules à proposer leurs services sur un itinéraire. De plus en plus de passagers voyageant sur des liaisons pourtant desservies par des vols directs ont recours à des vols avec correspondance afin de bénéficier de tarifs plus attractifs. Il peut, en effet, être financièrement avantageux pour le passager d'acheter un billet auprès d'une compagnie ne desservant pas directement sa destination, et de transiter par un autre aéroport, bien souvent le hub de la compagnie.

Il en résulte d'une part une concurrence accrue entre les compagnies sur un grand nombre d'itinéraires, et d'autre part une concurrence entre les plateformes aéroportuaires afin d'attirer les passagers en correspondance. Ainsi les principaux aéroports européens (Paris, Francfort, Londres, Amsterdam ...) sont en concurrence entre eux, mais aussi avec les hubs du Moyen-Orient.

Les données MIDT sont issues des centrales de réservations des agences de voyage qui permettent de connaître l'itinéraire réellement emprunté par le passager, c'est-à-dire sa véritable origine, sa véritable destination, ainsi que les correspondances qu'il effectue et la compagnie commerciale<sup>6</sup>. Cette base de données comprend tous les passagers qui atterrissent ou décollent dans un aéroport français. L'analyse se limitera ici aux flux de passagers dont la véritable origine ou destination est la métropole, c'est-à-dire que les passagers en correspondance en France, en provenance et à destination d'un autre pays ne sont pas pris en compte.

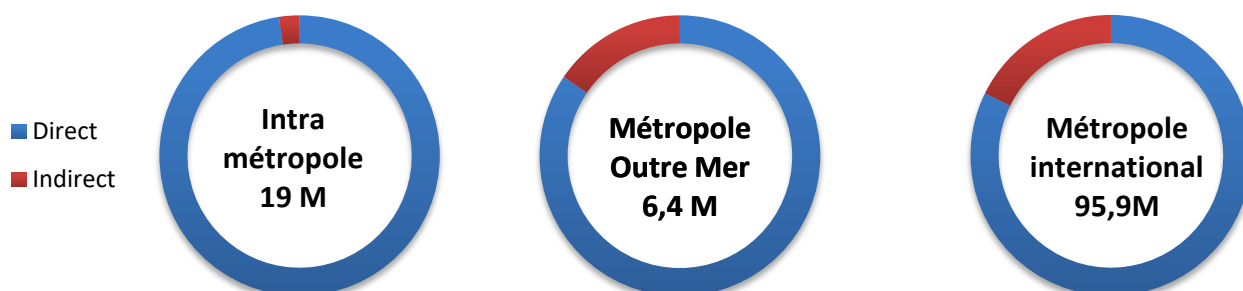
En 2015, environ 121 millions de passagers ont voyagé depuis ou vers la métropole, les passagers qui effectuent uniquement une correspondance en France ne sont pas

---

6 : La compagnie commerciale est la compagnie distributrice des billets. Elle peut différer de la compagnie opératrice du vol dans le cas de partages de codes.

comptabilisés ici. Un premier tableau permet de mesurer l'importance du trafic indirect, c'est-à-dire des flux de passagers empruntant successivement deux vols en correspondance.

**Graphique 6 : Répartition du trafic 2015 entre itinéraires directs et indirects**



La part de passagers empruntant un itinéraire indirect s'élève à 15% du total, la même proportion qu'en 2014. La part du trafic de correspondance est faible pour les passagers voyageant à l'intérieur de la métropole (2%), mais elle est importante vers l'Outre-Mer (16%) : il s'agit de passagers voyageant entre la province et l'Outre-Mer, contraints d'effectuer une correspondance dans les aéroports parisiens. En revanche, les passagers de/vers l'international (18%) qui choisissent un itinéraire indirect effectuent pour beaucoup leurs correspondances dans un aéroport étranger.

## I MESURE DE LA CONCURRENCE ENTRE LES TRANSPORTEURS

Afin d'étudier la concurrence entre les vols directs et les vols en correspondance, cette analyse se limitera **aux passagers effectuant des trajets qui sont également proposés en vol direct de/vers la métropole**, ce qui représente une population de 112 millions de passagers.

### I.1 PART DU TRAFIC INDIRECT PAR REGION DE DESTINATION

Un premier indice de la concurrence exercée par les transporteurs proposant un acheminement indirect est l'analyse de la part du trafic direct selon les régions de destination. Dans le tableau suivant, les correspondances effectuées dans un pays tiers sont distinguées de celles effectuées dans le pays d'origine ou de destination.

**Tableau 7 : Répartition 2015 des passagers internationaux par faisceau entre vols directs et vols en correspondance en se limitant aux itinéraires en exploitation directe**

Région de destination finale	Direct	Correspondance pays	Correspondance pays tiers	Pax (M)
Asie & Pacifique	61%	3%	36%	4,40
Amérique Lat. & Car.	65%	4%	31%	1,83
Afrique hors Maghreb	71%	1%	28%	2,72
Amérique du Nord	76%	8%	16%	4,71
Moyen-Orient	77%	1%	22%	2,51
Europe hors EEE	86%	3%	11%	4,34
EEE + Suisse	95%	2%	3%	56,08
Maghreb	98%	1%	0%	10,71

Région de destination finale	Direct	Correspondance pays	Correspondance pays tiers	Pax (M)
<b>Total</b>	<b>90%</b>	<b>3%</b>	<b>7%</b>	<b>87,30</b>

Le part de passagers effectuant des correspondances varie fortement selon la région de destination : les flux longs courriers sont particulièrement concernés par les itinéraires avec correspondance. Le classement des flux en fonction de la part de trafic direct est le même qu'en 2014.

- La part de trafic indirect est particulièrement importante sur le faisceau Asie & Pacifique (39%) et augmente de deux points par rapport à l'année précédente. Parmi ces passagers, 47% effectuent une correspondance au Moyen-Orient, 30% en Asie et seulement 15% en Europe.
- 35% des passagers se rendant en Amérique Latine ont recours à un itinéraire avec correspondance, c'est deux points de plus qu'en 2014. Une majorité de ces passagers effectue une escale dans l'EEE (63%), notamment en Espagne et au Portugal, et plus rarement en Amérique du Nord (13%).
- Vers l'Afrique (hors Maghreb), 71% des passagers voyagent selon un itinéraire direct. Les autres passagers effectuent des correspondances au Maghreb (33%), en Europe (30%) ou au Moyen-Orient (14%).
- Parmi les passagers voyageant de/vers l'Amérique du Nord, 24% ont recours à un itinéraire indirect, c'est 3 points de plus qu'en 2014. Les correspondances se font majoritairement dans des pays de l'EEE (56%) ou d'Amérique du Nord (36%).
- Les voyages depuis/vers l'Europe hors EEE + Suisse (pour mémoire, cette zone inclut la Russie et la Turquie) se font majoritairement en direct (à 86%). Les passagers ayant recours à la correspondance choisissent l'EEE (62%) ou la zone Europe hors EEE (33%).
- Concernant les voyages vers l'EEE et le Maghreb, qui correspondent à des trajets court ou moyen-courriers, la part des trajets avec correspondance est très faible. Les distances relativement courtes mais aussi le grand nombre de destinations proposées en vol direct rendent les itinéraires indirects peu attractifs.

## I.2 INDICE DE CONCENTRATION PAR REGION DE DESTINATION

En intégrant le trafic indirect, un nombre plus important de compagnies sont prises en compte sur chaque itinéraire. L'indice de concentration ainsi calculé permet une vision plus juste de la concurrence réellement effective sur chaque faisceau.

Le calcul de l'indice, la définition des groupes et des alliances sont les mêmes que précédemment.

Les premières colonnes correspondent aux indices de concentration calculés pour le trafic de véritable origine/destination, et donc incluant les itinéraires indirects (IHH Groupe véritable OD et IHH Alliance véritable OD). Les dernières colonnes rappellent les résultats obtenus dans la première partie en calculant l'IHH à partir des données de trafic direct issues de la base de données DGAC (IHH Groupe direct et IHH Alliance direct). Les faisceaux sont classés par IHH Groupe direct croissant.

**Tableau 8 : Indice de concentration par faisceau en se limitant aux itinéraires en exploitation directe en 2015**

Région de destination finale	Pax (M)	IHH Groupe véritable OD	IHH Alliance véritable OD	IHH Groupe direct	IHH Alliance direct
Amérique du Nord	4,7	0,24	0,36	0,53	0,64

Région de destination finale	Pax (M)	IHH Groupe véritable OD	IHH Alliance véritable OD	IHH Groupe direct	IHH Alliance direct
Asie & Pacifique	4,4	0,25	0,38	0,54	0,65
Outre-Mer	5,6	0,37	0,37	0,36	0,36
Afrique hors Maghreb	2,7	0,38	0,40	0,75	0,75
Amérique Lat. & Car.	1,8	0,38	0,51	0,78	0,83
Europe hors EEE	4,3	0,40	0,46	0,55	0,61
Moyen-Orient	2,5	0,40	0,48	0,74	0,80
EEE + Suisse	56,1	0,48	0,51	0,56	0,58
Maghreb	10,7	0,51	0,51	0,50	0,50
Métropole	18,8	0,63	0,63	0,79	0,79
<b>Total</b>	<b>111,8</b>	<b>0,48</b>	<b>0,51</b>	<b>0,60</b>	<b>0,63</b>

La prise en compte du trafic indirect entraîne de grands changements dans l'indice de concurrence, et un bouleversement du classement des faisceaux les plus concurrentiels. Dans presque tous les cas, l'indice de concurrence pour le trafic de véritable OD est le plus faible, signe d'une plus grande concurrence. En effet, un plus grand nombre d'itinéraires sont pris en compte pour chaque liaison que dans le cas du trafic direct, ce qui implique plus grand nombre de transporteurs.

La prise en compte des passagers indirects désigne l'Amérique du Nord et l'Asie & Pacifique comme les faisceaux les plus soumis à la concurrence, avec des valeurs d'indice stables par rapport à l'année précédente. La part importante de passagers indirects et les nombreuses possibilités d'itinéraires expliquent que l'IHH calculé en incluant les itinéraires indirects (IHH véritable OD) soit nettement inférieur à celui calculé en utilisant les données DGAC de trafic vol à vol (IHH direct).

Le faisceau vers l'Afrique, très peu concurrentiel lorsque les seuls vols directs participent au calcul de l'indice (cf. Tableau 10), apparaît soumis à une concurrence relativement élevée lorsque les itinéraires indirects sont pris en compte. Il en va de même pour le faisceau Amérique Latine, pour lequel l'indice baisse par rapport à 2014, signe d'une augmentation de la concurrence (en 2014 : IHH Groupe véritable OD = 0,42 ; IHH Alliance véritable OD = 0,56).

Les faisceaux court ou moyen-courriers, tels que la zone EEE, la métropole, le reste de l'Europe, le Moyen Orient ou le Maghreb, où la part du trafic indirect est plus faible, présentent des écarts moindres entre l'indice calculé en prenant en compte les itinéraires indirects et celui basé sur les vols directs uniquement. La valeur de l'indice reste stable par rapport à l'année 2014, sauf dans le cas du Maghreb où la hausse de l'indice révèle une baisse de la concurrence.

## II MESURE DE LA CONCURRENCE ENTRE LES PLATEFORMES DE CORRESPONDANCE

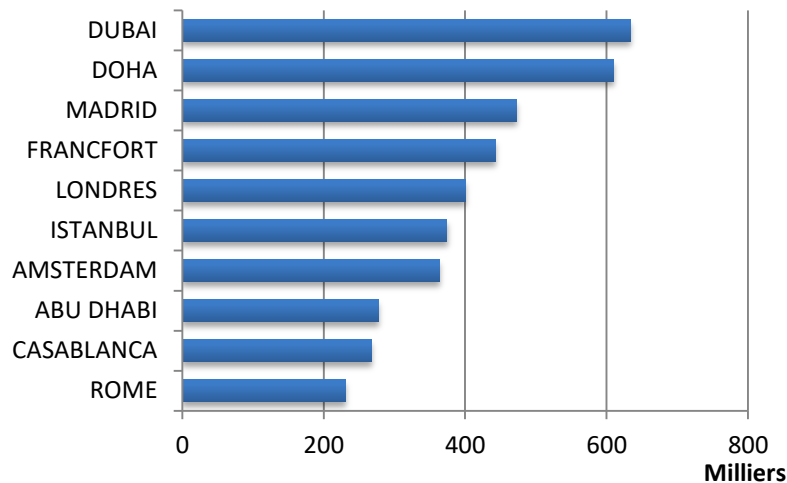
La concurrence entre les transporteurs se traduit par une concurrence entre les plateformes aéroportuaires pour capter le trafic de passagers en correspondance. Dans le cas d'un vol indirect, le passager fait généralement escale dans le hub principal de son transporteur. Il peut être intéressant de comparer les parts de trafic captées par les différentes plateformes de correspondance.

A noter que seuls les passagers ayant la métropole pour véritable origine ou destination sont pris en compte ici, la capacité des aéroports français à capter un trafic de correspondance entre deux pays tiers n'est pas étudiée ici.

## II.1 PRINCIPALES PLATEFORMES DE CORRESPONDANCE

La plupart des grands hubs mondiaux sont reliés à la France métropolitaine. Alors que les hubs européens tels que Londres, Francfort ou Amsterdam sont reliés à plusieurs villes françaises, les hubs géographiquement éloignés (Asie, Moyen-Orient à l'exception de Dubaï ...) sont reliés uniquement à Paris.

### a- Correspondances depuis/vers Paris



9,8M de passagers au départ de Paris ont emprunté un itinéraire indirect en 2015. Les 10 premiers aéroports de correspondance, captent 42% de ce trafic, le premier étant Dubaï avec 0,6 millions de passagers, soit 6% de ce trafic. Le hub de Doha est en forte progression (+25%) grâce au déploiement de l'A380 sur certaines fréquences, et gagne une place par rapport à 2014. A contrario Francfort capte légèrement moins de

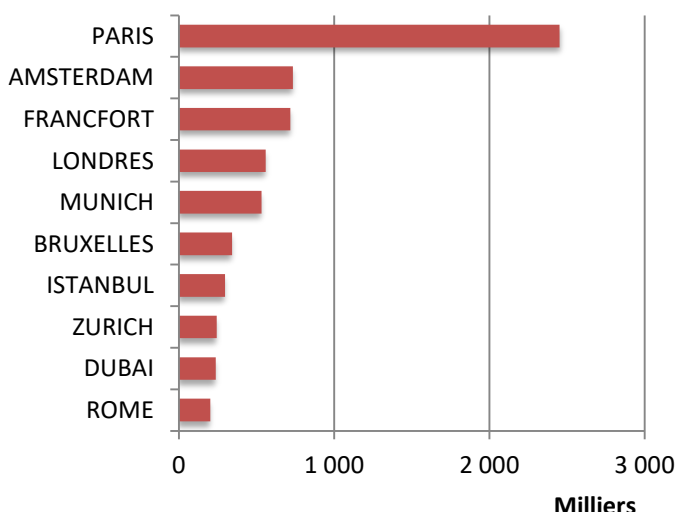
passagers. Enfin, l'aéroport d'Istanbul dépasse Amsterdam pour la première fois, et Casablanca fait son entrée dans le classement au détriment de Lisbonne.

### b- Correspondances depuis/vers la province

Au cours de l'année 2015, 8,6 millions de passagers ont voyagé de /vers la province via un itinéraire incluant une ou plusieurs correspondances. Si les aéroports parisiens sont un point de passage logique pour les passagers français de province sur des destinations non desservies directement, ils sont aujourd'hui en compétition avec d'autres hubs d'Europe et du Moyen Orient.

**Passagers domestiques :** seulement 2% des passagers voyageant en métropole ont recours à la correspondance. Parmi ces 0,4 millions de passagers, 51% effectuent une escale à Paris, et 31% à Lyon.

**Passagers vers l'international :** 7,5 millions de passagers en 2015.



Paris est le premier choix de correspondance des passagers de province voyageant à l'international, avec 33% du trafic, en légère progression par rapport à 2014 (32%).

Les principaux aéroports européens bien desservis depuis la province captent une grande partie de ce trafic. Amsterdam (10%), hub d'Air France-KLM, ravit la deuxième place

à Francfort (9%), suivi de Londres. Un nombre important de correspondances sont également effectuées à Istanbul (4%) et Dubaï (3%).

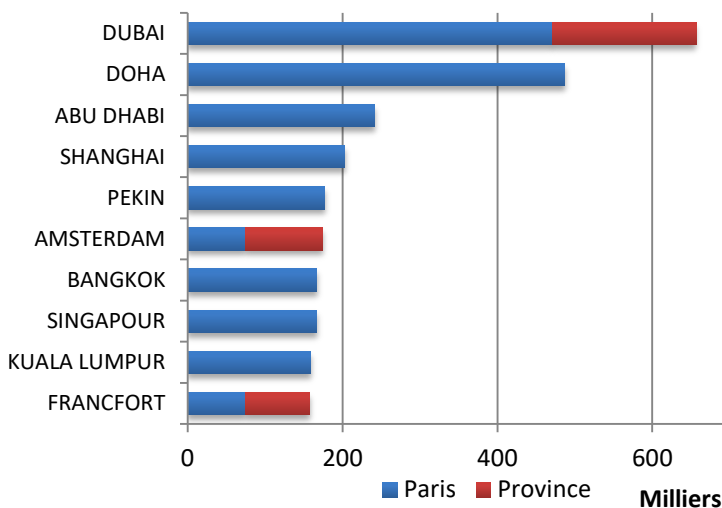
## II.2 CHOIX DU HUB INTERNATIONAL EN FONCTION DE LA DESTINATION FINALE

Le choix du hub dépend fortement de la destination géographique du passager. La plateforme de correspondance est généralement située « sur la route » du passager afin de ne pas allonger exagérément le temps de transport, et constitue généralement le hub de la compagnie desservant la destination du passager.

Les graphiques suivants montrent donc la répartition des passagers voyageant de la métropole vers l'international sur les plateformes de correspondance à l'étranger, par région de destination, selon qu'ils aient pour origine un aéroport parisien ou de province.

Seules les plateformes à l'étranger sont étudiées ici, les aéroports parisiens ne figurent pas sur les graphiques suivants. Les passagers de province effectuant une correspondance à Paris ne sont donc pas représentés, de même que les passagers empruntant un vol direct au départ de Paris.

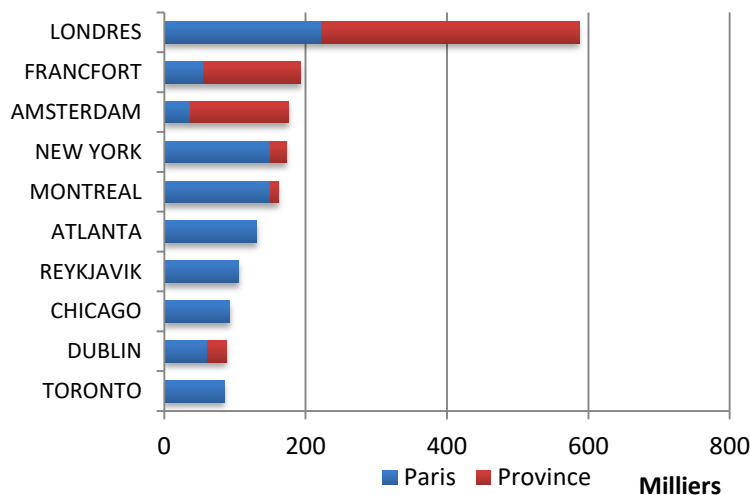
### a- Asie & Pacifique



Les aéroports des pays du Golfe sont le premier choix de correspondance de passagers se rendant en Asie, et captent des volumes de trafic croissants. Le premier point de correspondance reste l'aéroport de Dubaï (17%).

On note la progression de Doha (12% en 2015 contre 10% en 2014) et de Pékin (4% en 2015 contre 3% en 2014), alors qu'aucun aéroport indien ne figure dans ce classement.

### b- Amérique du Nord

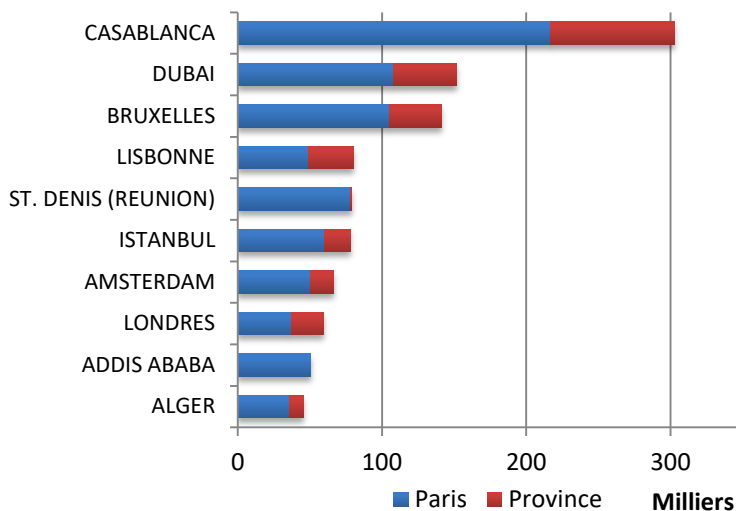


Les principaux hubs internationaux fréquentés par les passagers voyageant de/vers l'Amérique du Nord sont les aéroports des grandes métropoles européennes et américaines.

Londres est cependant le premier hub, et conforte sa position de leader en 2015 avec 23% de ce trafic (3 points de plus qu'en 2014). Les hubs européens attirent une majeure partie de passagers de province. La baisse du trafic de

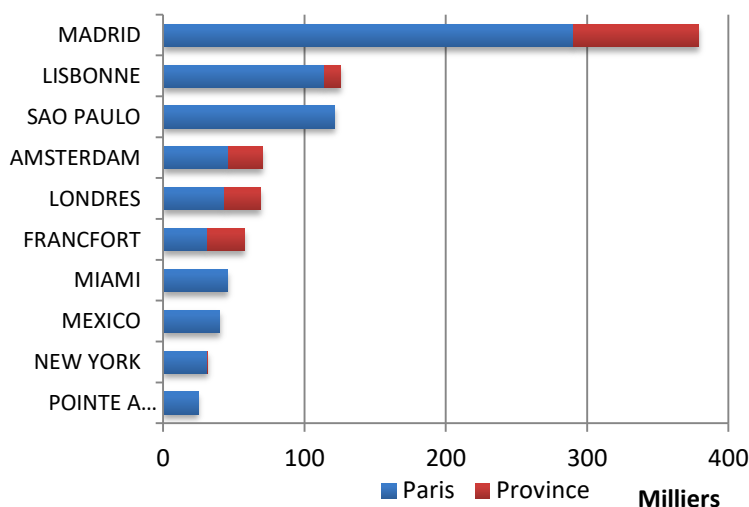
correspondance à Philadelphie et Munich permet à Toronto de faire son entrée au classement, ainsi que Dublin. Ce dernier dispose d'un poste de douanes américaines permettant aux passagers vers les aux Etats-Unis d'effectuer une « Preclearance » pour les formalités de douanes et d'immigration.

**c- Afrique hors Maghreb**



Le réseau de Royal Air Maroc vers l'Afrique permet à Casablanca (23%) de progresser de 3 points sur ce flux en 2015, suivi de Dubaï (11%) en légère progression. Le seul aéroport africain (hors Maghreb) dans ce classement est Addis-Abeba, hub de la compagnie Ethiopian Airlines. En revanche, l'aéroport de Saint Denis de la Réunion transporte légèrement moins de passagers que l'année précédente, principalement vers les pays de l'océan indien.

**d- Amérique Latine et Caraïbes**



Cette zone présente un trafic de correspondance stable par rapport aux années précédentes. Madrid est la première plateforme de correspondance vers l'Amérique du Sud, Iberia desservant de nombreux pays de la zone, alors que l'aéroport de Lisbonne est essentiellement présent sur le marché des correspondances de/vers le Brésil.

**e- Autres flux internationaux**

La part du trafic en correspondance est faible vers l'Europe et le Maghreb (cf. tableau 12). Toutefois, certains hubs se détachent parmi les choix de correspondance des passagers : 59% des correspondances vers le Maghreb (0,3 millions de passagers au total) s'effectuent à Casablanca, hub de Royal Air Maroc. L'aéroport d'Istanbul est le premier point de correspondance à l'étranger (0,2 millions de passagers) pour les passagers voyageant entre la métropole et l'Europe hors EEE. Enfin, les 4 millions de passagers voyageant entre la métropole et l'EEE qui font le choix de la correspondance fréquentent les nombreux aéroports européens, aux premiers rangs desquels Francfort, Munich et Amsterdam.





## ANNEXES

---

### ANNEXE 1 : NOTES METHODOLOGIQUES

#### 1.1 Lexique

**Exploitant technique** : Transporteur qui effectue le vol.

**Ville** : Afin d'avoir une meilleure idée possible de la concurrence, l'ensemble des liaisons assurées entre deux villes ont été considérées, quel que soit l'aéroport concerné. Cela inclut l'aéroport historiquement construit pour desservir la ville mais également un ou plusieurs aéroports de moindre importance, situés dans le voisinage, généralement fréquentés par les transporteurs à bas coûts et rebaptisé du nom de la grande ville.

Les aéroports de Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle, Beauvais et Vatry considérés comme desservant Paris, l'aéroport de Grenoble desservant la ville de Lyon, et l'aéroport de Gérone desservant Barcelone

Certains cas pouvant paraître discutables, la classification de l'OAG a été adoptée à laquelle a été ajouté l'aéroport de Gérone, associé à la ville de Barcelone.

**Liaison** : Une liaison est formée d'une ville de départ et d'une ville d'arrivée.

**Ligne** : Une ligne est une liaison associée à un transporteur.

**Itinéraire** : c'est le parcours entre une ville de départ et une ville d'arrivée, il peut ou non inclure des correspondances.

**Ligne saisonnière** : ligne qui n'est pas exploitée toute l'année par une compagnie

Ces lignes saisonnières ont été identifiées de la façon suivante :

Si une compagnie n'était présente que huit mois ou moins sur une liaison, cette ligne est considérée comme étant saisonnière. Dans le cas d'une fermeture dans l'année, c'est le caractère saisonnier ou annuel de l'année précédente qui a été retenu.

**Ligne annuelle** : par opposition à saisonnière, c'est une ligne exploitée toute l'année par une compagnie.

#### 1.2 Source des données

##### ➤ Les données de trafic DGAC utilisées pour le trafic direct

Pour chaque vol au départ ou à l'arrivée d'un aéroport français métropolitain, le trafic est attribué à l'opérateur économique (affréteur ou franchisé).

On a toutefois regroupé :

- les compagnies easyJet UK et easyJet Switzerland, considérées comme la même compagnie,

- les compagnies Transavia (Pays Bas) et Transavia France sont considérées comme une seule compagnie.

L'ensemble des informations disponibles durant la période concernée a été traité, à l'exception toutefois des liaisons inférieures à 2 000 passagers annuels, souvent le fait de compagnies taxi ou d'affaires. Pour les mêmes raisons, les lignes de compagnies qui représentaient moins de 5% du trafic total de la liaison ont été filtrées, sauf si elles avaient transporté plus de 5000 passagers sur cette liaison. Tous les flux répondant à ces critères

ont été pris en compte, ce qui se traduit par l'inclusion de vols charters et de dessertes saisonnières.

### ➤ **Les données MIDT pour les flux avec les véritables O/D**

Les données MIDT (données des centrales de réservations) constituent une source de données unique pour déterminer la véritable origine et destination des passagers ainsi que leur itinéraire, notamment lorsqu'ils utilisent des vols en correspondance. Ces données issues des principaux GDS<sup>7</sup> permettent de limiter l'analyse aux passagers ayant la métropole comme véritable origine et de prendre en compte leur véritable itinéraire pour se rendre à leur véritable destination, ainsi les passagers ne touchant la France que pour y effectuer une correspondance sont écartés.

On a filtré ici les véritables O/D avec un trafic inférieur à 2000 passagers annuels tous transporteurs confondus ainsi que les ensembles [véritable origine-véritable destination-transporteur] avec moins de 150 passagers.

## 1.3 Définitions des indices

Deux méthodes, fondées sur des unités de mesure différentes sont ici utilisées pour évaluer la concurrence : le nombre d'acteurs et l'indice de concentration de Herfindahl-Hirschmann.

### ➤ **Nombre d'acteurs**

La première méthode consiste à compter le nombre de compagnies opérant simultanément sur une liaison donnée. Il est généralement considéré que la concurrence commence à être effective à partir du moment où trois acteurs sont présents, les situations de monopole et de duopole<sup>8</sup> ne débouchant guère sur une augmentation de la concurrence. Toutefois en Europe et dans le monde, les compagnies à bas-coûts entrent désormais en concurrence frontale sur certaines lignes avec des compagnies traditionnelles, créant un duopole ayant une situation concurrentielle forte.

On utilise premièrement une échelle du type suivant :

- Une seule compagnie : absence de concurrence
- Deux compagnies : concurrence probable
- Trois compagnies ou plus : grande chance de concurrence

Cette échelle a le mérite d'être simple mais ne prend pas en compte la possibilité d'une répartition inégale et la possible domination du marché par un unique opérateur. Dans le cas où un acteur possède 90% du marché et que les deux autres ont seulement chacun 5% du marché, il est difficile de parler de concurrence. Afin de remédier à ce problème, l'indice de concentration dit de Herfindahl-Hirschmann sera utilisé comme indicateur du niveau de concurrence.

### ➤ **Indice de Herfindahl-Hirschmann**

Cet indice représente la somme des parts de marché de chaque compagnie portées au carré pour chaque liaison où

---

<sup>7</sup> Global Distribution Systems

<sup>8</sup> Les duopoles peuvent ne pas être concurrentiels, notamment s'il existe un accord de partage de codes entre les transporteurs.

$$h_m = \sum_{\text{compagnies}} \alpha_{\text{compagnie, m}}^2 \quad \text{où } \alpha_{\text{compagnie, m}} \text{ est la part de marché de la compagnie sur la liaison m}$$

Cet indice permet de donner une mesure de la répartition des parts de marché sur une desserte. Plus cet indice est grand, moins le marché est concurrentiel, plus cet indice est petit, plus le marché est concurrentiel, comme en témoigne le tableau ci-dessous, présentant l'indice obtenu selon la distribution des parts de marché entre deux transporteurs.

### Parts de marché pour une liaison à deux transporteurs et indice correspondant

part marché transp. 1	part marché transp. 2	indice
100%	0%	1
90%	10%	0,82
80%	20%	0,68
70%	30%	0,58
65%	35%	0,55
60%	40%	0,52
55%	45%	0,51
50%	50%	0,5

L'indice de Herfindahl est donc compris entre  $1/n$  et  $1$  où  $n$  est le nombre de compagnies sur la liaison.

L'approche adoptée a consisté à estimer deux séries d'IHH, calées sur deux sources de données pour faire ressortir l'impact de la prise en compte des vols en correspondance sur l'intensité de la concurrence.

Dans un premier temps, l'IHH est calculé pour le trafic direct à partir des données DGAC. Ces données peuvent être découpées mensuellement. L'IHH mensuels par liaison ainsi calculé peut être pondéré par le trafic mensuel puis moyenné pour obtenir l'IHH annuel de la liaison. Il est enfin possible de pondérer par le trafic des liaisons les différents IHH pour obtenir le niveau d'agrégation souhaité (pays, faisceaux...)

Dans un deuxième temps, l'IHH est calculé pour le trafic de véritable origine/destination grâce aux données MIDT. Ici la base fournit un trafic annuel. Tous les itinéraires possibles entre deux villes par une même compagnie sont sommés pour définir le trafic annuel de la compagnie sur cette liaison ce qui permet de calculer l'IHH par liaison, qui est ensuite agrégé par pays puis par faisceau.

**ANNEXE 2 : GROUPES ET ALLIANCES DE COMPAGNIES**

**Groupe Air France-KLM** : Air France, KLM, HOP!, KLM CityHopper, Transavia, Transavia France.

**Groupe IAG** : British Airways, Iberia, OpenSkies, Sun Air of Scandinavia, Air Nostrum, Vueling, Comair Limited, BA Cityflyer.

**Groupe Lufthansa** : Lufthansa, Swissair, Eurowings, Germanwings, Austrian Airlines.

**Alliances** : Skyteam, Oneworld, Star Alliance

**ANNEXE 3 : NOMBRE DE TRANSPORTEURS PAR LIAISON EN 2015 (DONNEES DGAC)****3.1 Répartition des liaisons selon le nombre de transporteurs : évolution sur 3 ans****Vision globale :**

An	2013		2014		2015	
Nb Groupes	NB liaisons	% Liaison	NB liaisons	% Liaison	NB liaisons	% Liaison
1	778	62%	767	61%	790	62%
2	298	24%	307	24%	291	23%
3 et plus	181	14%	191	15%	186	15%
<b>Total</b>	<b>1257</b>	<b>100%</b>	<b>1265</b>	<b>100%</b>	<b>1267</b>	<b>100%</b>

**Par régions :**

	An	2013		2014		2015	
Région	Nb Groupes	NB liaisons	% Liaison	NB liaisons	% Liaison	NB liaisons	% Liaison
Amérique du Nord	1	20	58%	19	56%	17	53%
	2	7	21%	8	23%	8	25%
	3 et plus	7	21%	7	21%	7	22%
	<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>100%</b>	<b>34</b>	<b>100%</b>	<b>32</b>	<b>100%</b>
Amérique Latine & Caraïbes	1	20	74%	19	73%	19	73%
	2	5	19%	6	23%	6	23%
	3 et plus	2	7%	1	4%	1	4%
	<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>100%</b>	<b>26</b>	<b>100%</b>	<b>26</b>	<b>100%</b>
Asie & Pacifique	1	11	50%	12	50%	14	54%
	2	8	36%	9	38%	9	35%
	3 et plus	3	14%	3	12%	3	11%
	<b>Total</b>	<b>22</b>	<b>100%</b>	<b>24</b>	<b>100%</b>	<b>26</b>	<b>100%</b>
Afrique hors Maghreb	1	38	65%	39	71%	31	69%
	2	12	21%	11	20%	10	22%
	3 et plus	8	14%	5	9%	4	9%
	<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100%</b>	<b>55</b>	<b>100%</b>	<b>45</b>	<b>100%</b>
Europe hors EEE	1	30	52%	31	51.7%	35	57%
	2	14	24%	13	21.7%	17	27%
	3 et plus	14	24%	16	26.7%	10	16%
	<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100%</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>
EEE + Suisse	1	460	64%	451	61%	483	64%
	2	158	22%	176	24%	154	20%
	3 et plus	101	14%	112	15%	121	16%
	<b>Total</b>	<b>719</b>	<b>100%</b>	<b>739</b>	<b>100%</b>	<b>758</b>	<b>100%</b>
Maghreb	1	65	44%	66	47.5%	72	52%
	2	48	33%	41	29.5%	39	28%

	An	2013		2014		2015	
Région	Nb Groupes	NB liaisons	% Liaison	NB liaisons	% Liaison	NB liaisons	% Liaison
	3 et plus	33	23%	32	23%	27	20%
	<b>Total</b>	<b>146</b>	<b>100%</b>	<b>139</b>	<b>100%</b>	<b>138</b>	<b>100%</b>
Métropole	1	114	73%	112	73%	101	69%
	2	36	23%	36	23%	41	28%
	3 et plus	7	4%	6	4%	5	3%
	<b>Total</b>	<b>157</b>	<b>100%</b>	<b>154</b>	<b>100%</b>	<b>147</b>	<b>100%</b>
Moyen-Orient	1	18	64%	16	62%	14	58%
	2	7	25%	5	19%	5	21%
	3 et plus	3	11%	5	19%	5	21%
	<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>100%</b>	<b>26</b>	<b>100%</b>	<b>24</b>	<b>100%</b>
OM	1	2	25%	2	25%	4	45%
	2	3	37,5%	2	25%	2	22%
	3 et plus	3	37,5%	4	50%	3	33%
	<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>	<b>9</b>	<b>100%</b>

### 3.2 Répartition des passagers selon le nombre de transporteurs : évolution sur 3 ans

#### Vision globale :

An	2013		2014		2015	
Nb Groupes	% Pax	Pax(M)	% Pax	Pax(M)	% Pax	Pax(M)
1	25%	34,1	26%	36	26%	37,4
2	29%	38,5	31%	42,7	30%	43,9
3 et plus	46%	62,6	43%	60,4	44%	63
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>135,2</b>	<b>100%</b>	<b>139,2</b>	<b>100%</b>	<b>144,2</b>

#### Par régions :

	An	2013		2014		2015	
Région	Nb Groupes	% Pax	Pax(M)	% Pax	Pax(M)	% Pax	Pax(M)
Amérique du Nord	1	14%	1,2	13%	1,1	12%	1,1
	2	27%	2,3	28%	2,4	29%	2,7
	3 et plus	59%	5	59%	5	59%	5,4
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>8,4</b>	<b>100%</b>	<b>8,5</b>	<b>100%</b>	<b>9,1</b>
Amérique Latine & Caraïbes	1	31%	1	42%	1,4	42%	1,5
	2	54%	1,8	48%	1,6	54%	1,9
	3 et plus	15%	0,5	10%	0,4	4%	0,1
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>3,4</b>	<b>100%</b>	<b>3,4</b>	<b>100%</b>	<b>3,5</b>
Asie & Pacifique	1	15%	0,9	13%	0,8	14%	0,9
	2	51%	3,2	52%	3,3	51%	3,4
	3 et plus	34%	2,1	35%	2,2	35%	2,3
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>6,2</b>	<b>100%</b>	<b>6,4</b>	<b>100%</b>	<b>6,7</b>
Afrique hors Maghreb	1	43%	1,8	41%	1,7	43%	1,8
	2	26%	1,1	40%	1,6	38%	1,6
	3 et plus	31%	1,3	19%	0,8	19%	0,8
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>4,2</b>	<b>100%</b>	<b>4</b>	<b>100%</b>	<b>4,1</b>
Europe hors EEE	1	17%	0,9	18%	1	15%	0,8
	2	19%	0,9	18%	0,9	35%	1,8
	3 et plus	64%	3,3	64%	3,4	50%	2,7
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>5,1</b>	<b>100%</b>	<b>5,3</b>	<b>100%</b>	<b>5,3</b>
EEE + Suisse	1	25%	16,2	24%	16,3	24%	17
	2	23%	14,9	25%	17	23%	16,6
	3 et plus	52%	32,8	51%	34,1	53%	37,6
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>63,9</b>	<b>100%</b>	<b>67,4</b>	<b>100%</b>	<b>71,2</b>

Région	An	2013		2014		2015	
	Nb Groupes	% Pax	Pax(M)	% Pax	Pax(M)	% Pax	Pax(M)
Maghreb	1	9%	1,1	11%	1,4	13%	1,5
	2	21%	2,5	21%	2,5	19%	2,3
	3 et plus	70%	8,2	68%	8,2	68%	8
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>11,9</b>	<b>100%</b>	<b>12,1</b>	<b>100%</b>	<b>11,8</b>
Métropole	1	40%	9,6	47%	11,1	47%	11,2
	2	41%	9,9	47%	11,1	48%	11,4
	3 et plus	19%	4,6	6%	1,5	5%	1,3
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>24,2</b>	<b>100%</b>	<b>23,6</b>	<b>100%</b>	<b>23,8</b>
Moyen-Orient	1	35%	1,5	30%	1,4	32%	1,5
	2	34%	1,4	40%	1,8	38%	1,8
	3 et plus	31%	1,3	31%	1,4	30%	1,5
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>4,2</b>	<b>100%</b>	<b>4,6</b>	<b>100%</b>	<b>4,8</b>
OM	1	2%	0,1	1%	0,1	2%	0,1
	2	10%	0,4	10%	0,4	10%	0,4
	3 et plus	88%	3,4	89%	3,4	88%	3,4
	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>3,8</b>	<b>100%</b>	<b>3,8</b>	<b>100%</b>	<b>3,8</b>

#### ANNEXE 4 : PRINCIPALES LIGNES OUVERTES ET FERMEES EN 2015 (DONNEES DGAC)

##### Ouvertures :

##### 15 premières lignes ouvertes en 2015 par des compagnies régulières :

Ligne	Compagnie	Passagers 2015
PARIS-VANCOUVER-AFR	AIR France	> 50 000
PARIS-KUNMING-CES	CHINA EASTERN AIRLINES	> 50 000
NICE-LONDRES-CFE	BA CITYFLYER	> 30 000
PARIS-NICOSIE-AEE	AEGEAN AIRLINES	> 15 000
MONTPELLIER-AMSTERDAM-KLM	KLM	> 15 000
BALE/MULHOUSE-ANTALYA-CRL	CORSAIR	> 15 000
PARIS-PHILADELPHIE-AAL	AMERICAN AIRLINES	> 15 000
METZ/NANCY-CASABLANCA-JAF	JETAIRFLY	> 15 000
TOULOUSE-ZURICH-SWR	SWISS INTL	> 15 000
NICE-TEL AVIV-ELY	EL AL	> 15 000
BORDEAUX-BRUXELLES-BEL	BRUSSELS AIRLINES	> 15 000
PARIS-CORFOU (I. IONNIENNES)-AEE	AEGEAN AIRLINES	> 15 000
MARSEILLE-ALGER-BIE	AIR MEDITERRANEE	> 15 000
BALE/MULHOUSE-PRISTINA-ART	SMARTLYNX	> 15 000
PARIS-BRISTOL-BMR	BMI REGIONAL	> 15 000

**15 premières lignes ouvertes en 2015 par des compagnies à bas coûts:**

Ligne	Compagnie	Passagers 2015
PARIS-MILAN-VLG	VUELING AIRLINES	> 50 000
PARIS-HAMBOURG-EZY	EASYJET	> 50 000
NICE-AMSTERDAM-EZY	EASYJET	> 50 000
BALE/MULHOUSE-BARCELONE-VLG	VUELING AIRLINES	> 50 000
PARIS-DUBLIN-TVF	TRANSAVIA FRANCE	> 30 000
PARIS-VALENCE-TVF	TRANSAVIA FRANCE	> 30 000
NANTES-PORTO-EZY	EASYJET	> 30 000
LYON-MADRID-IBS	IBERIA EXPRESS	> 30 000
NICE-ROME-VLG	VUELING AIRLINES	> 30 000
PARIS-AMSTERDAM-TVF	TRANSAVIA FRANCE	> 30 000
NICE-MADRID-IBS	IBERIA EXPRESS	> 30 000
PARIS-TEL AVIV-EZY	EASYJET	> 30 000
PARIS-PALERME-RYR	RYANAIR	> 30 000
LYON-ROME-VLG	VUELING AIRLINES	> 30 000
TOULOUSE-AMSTERDAM-EZY	EASYJET	> 30 000

**Fermetures : (classement en fonction du volume de trafic 2014)****15 premières lignes fermées en 2015 par des compagnies régulières:**

Ligne	Compagnie	Passagers 2014
PARIS-MOSCOU-TSO	TRANSAERO AIRLINES	> 50 000
BALE/MULHOUSE-HAMBOURG-SWR	SWISS INTL	> 50 000
PARIS-VERONE-AFR	AIR FRANCE	> 50 000
PARIS-TUNIS-SYA	SYPHAX AIRLINES	> 50 000
PARIS-KUALA LUMPUR-AFR	AIR FRANCE	> 50 000
PARIS-SOFIA-LZB	BULGARIA AIR	> 50 000
BALE/MULHOUSE-LONDRES-SWR	SWISS INTL	> 50 000
PARIS-STAVANGER-AFR	AIR FRANCE	> 50 000
BALE/MULHOUSE-BARCELONE-SWR	SWISS INTL	> 50 000
MARSEILLE-TUNIS-AFR	AIR FRANCE	> 50 000
PARIS-VIGO-AFR	AIR FRANCE	> 30 000
MARSEILLE-VENISE-AFR	AIR FRANCE	> 30 000
PARIS-SFAX-SYA	SYPHAX AIRLINES	> 30 000
MARSEILLE-MARRAKECH-AFR	AIR FRANCE	> 30 000
TOULOUSE-SEVILLE-AFR	AIR FRANCE	> 30 000



**15 premières lignes fermées en 2015 par des compagnies à bas coûts:**

Ligne	Compagnie	Passagers 2014
PARIS-CASABLANCA-EZY	EASYJET	> 50 000
LYON-BRUXELLES-EZY	EASYJET	> 50 000
LYON-DUSSELDORF-GWI	GERMANWINGS	> 50 000
PARIS-OSLO-RYR	RYANAIR	> 50 000
LYON-CASABLANCA-EZY	EASYJET	> 30 000
PARIS-PRAGUE-TVS	SMARTWINGS / TRAVEL SCE	> 30 000
PARIS-ISTANBUL-TVF	TRANSAVIA FRANCE	> 30 000
BALE/MULHOUSE-DUSSELDORF- GWI	GERMANWINGS	> 30 000
NICE-LONDRES-NAX	NORWEGIAN	> 30 000
LYON-NICE-EZY	EASYJET	> 30 000
NICE-HELSINKI-NAX	NORWEGIAN	> 30 000
PARIS-GOTEBORG-RYR	RYANAIR	> 30 000
PARIS-TRAPANI-RYR	RYANAIR	> 30 000
STRASBOURG-LONDRES-RYR	RYANAIR	> 30 000
PARIS-ALGHERO-RYR	RYANAIR	> 30 000

**ANNEXE 5 : INDICE DE CONCENTRATION PAR PAYS EN 2015 (DONNEES DGAC)**

Pays	Passagers (M)	IHH Groupe	Pays	Passagers (M)	IHH Groupe
Afrique du Sud	0,37	<b>1</b>	Kazakhstan	0,02	<b>1</b>
Albanie	0,02	<b>0,68</b>	Kenya	0,11	<b>1</b>
Algérie	4,27	<b>0,48</b>	Kosovo	0,2	<b>0,3</b>
Allemagne	8,28	<b>0,73</b>	Koweït	0,03	<b>1</b>
Angola	0,05	<b>1</b>	Lettonie	0,16	<b>0,71</b>
Arabie Saoudite	0,32	<b>0,78</b>	Liban	0,54	<b>0,53</b>
Argentine	0,18	<b>1</b>	Lituanie	0,1	<b>0,44</b>
Arménie	0,04	<b>1</b>	Luxembourg	0,14	<b>1</b>
Autriche	1,06	<b>0,47</b>	Macédoine (ARYM)	0,12	<b>1</b>
Azerbaïdjan	0,03	<b>1</b>	Madagascar	0,22	<b>0,5</b>
Bahamas	0,01	<b>1</b>	Malaisie	0,29	<b>0,63</b>
Bahreïn	0,05	<b>1</b>	Mali	0,18	<b>0,73</b>
Belgique	2,09	<b>0,78</b>	Malte	0,28	<b>0,83</b>
Benin	0,1	<b>1</b>	Maroc	5,15	<b>0,5</b>
Biélorussie	0,04	<b>1</b>	Maurice	0,53	<b>0,4</b>
Bosnie-Herzégovine	0,04	<b>1</b>	Mauritanie	0,03	<b>1</b>
Brésil	0,98	<b>0,72</b>	Métropole	23,85	<b>0,79</b>
Bulgarie	0,2	<b>0,44</b>	Mexique	0,6	<b>0,56</b>
Burkina Faso	0,09	<b>1</b>	Moldavie	0,03	<b>1</b>

Pays	Passagers (M)	IHH Groupe	Pays	Passagers (M)	IHH Groupe
Cameroun	0,25	<b>0,77</b>	Monaco	0,06	<b>1</b>
Canada	2,1	<b>0,45</b>	Monténégro	0,05	<b>1</b>
Cap Vert	0,07	<b>0,67</b>	Niger	0,04	<b>1</b>
Centrafricaine (Rép.)	0,02	<b>1</b>	Nigeria	0,24	<b>1</b>
Chili	0,21	<b>1</b>	Norvège	0,79	<b>0,51</b>
Chine	1,85	<b>0,53</b>	OM	3,82	<b>0,36</b>
Chypre	0,08	<b>0,94</b>	Oman	0,07	<b>1</b>
Colombie	0,16	<b>1</b>	Ouzbékistan	0,02	<b>1</b>
Congo-Brazzaville (Rép.)	0,19	<b>0,77</b>	Pakistan	0,04	<b>1</b>
Congo-Kinshasa	0,07	<b>1</b>	Panama	0,13	<b>1</b>
Corée du Sud	0,58	<b>0,36</b>	Pays-Bas	3,7	<b>0,86</b>
Côte d'Ivoire	0,31	<b>0,69</b>	Pérou	0,13	<b>1</b>
Croatie	0,48	<b>0,59</b>	Pologne	1,14	<b>0,53</b>
Cuba	0,41	<b>0,91</b>	Portugal	5,1	<b>0,45</b>
Danemark	1,36	<b>0,46</b>	Qatar	0,72	<b>1</b>
Djibouti	0,02	<b>1</b>	Roumanie	0,79	<b>0,57</b>
Dominicaine (Rép.)	0,49	<b>0,59</b>	Royaume-Uni	11,81	<b>0,59</b>
Egypte	0,38	<b>0,55</b>	Russie (Féd. de)	1,22	<b>0,51</b>
Emirats Arabes Unis	1,82	<b>0,82</b>	Sénégal	0,39	<b>0,55</b>
Espagne	11,99	<b>0,45</b>	Serbie	0,25	<b>0,74</b>
Estonie	0,06	<b>0,7</b>	Seychelles	0,03	<b>1</b>
Etats-Unis	7,05	<b>0,55</b>	Sierra Leone	0,01	<b>1</b>
Ethiopie	0,08	<b>1</b>	Singapour	0,42	<b>0,51</b>
Finlande	0,59	<b>0,78</b>	Slovaquie	0,03	<b>1</b>
Gabon	0,15	<b>1</b>	Slovénie	0,07	<b>0,52</b>
Georgie	0	<b>1</b>	Sri Lanka	0,09	<b>1</b>
Grèce	2,22	<b>0,48</b>	Suède	1,1	<b>0,49</b>
Guinée (Rép.)	0,07	<b>1</b>	Suisse	3,12	<b>0,71</b>
Guinée Equatoriale	0,03	<b>1</b>	Taiwan	0,11	<b>1</b>
Haïti	0,04	<b>1</b>	Tchad	0,04	<b>1</b>
Hong Kong (Chine)	0,56	<b>0,5</b>	Tchéquie	0,87	<b>0,49</b>
Hongrie	0,63	<b>0,61</b>	Thaïlande	0,5	<b>0,51</b>
Inde	0,71	<b>0,6</b>	Togo	0,09	<b>1</b>
Indonésie	0,03	<b>1</b>	Tunisie	2,38	<b>0,52</b>
Iran	0,04	<b>1</b>	Turkménistan	0,01	<b>1</b>
Irlande	1,87	<b>0,59</b>	Turquie	2,85	<b>0,5</b>
Islande	0,31	<b>0,59</b>	Ukraine	0,3	<b>0,52</b>
Israël	1,07	<b>0,48</b>	Uruguay	0,04	<b>1</b>
Italie	10,76	<b>0,46</b>	Venezuela	0,1	<b>1</b>
Japon	1,13	<b>0,48</b>	Viet Nam	0,37	<b>0,75</b>
Jordanie	0,15	<b>0,54</b>			

**Direction générale de l'Aviation civile**  
Direction du transport aérien  
50, rue Henry Farman - 75720 Paris cedex 15  
téléphone : 01 58 09 43 21