

# Etat des lieux du nouveau paysage aéroportuaire français

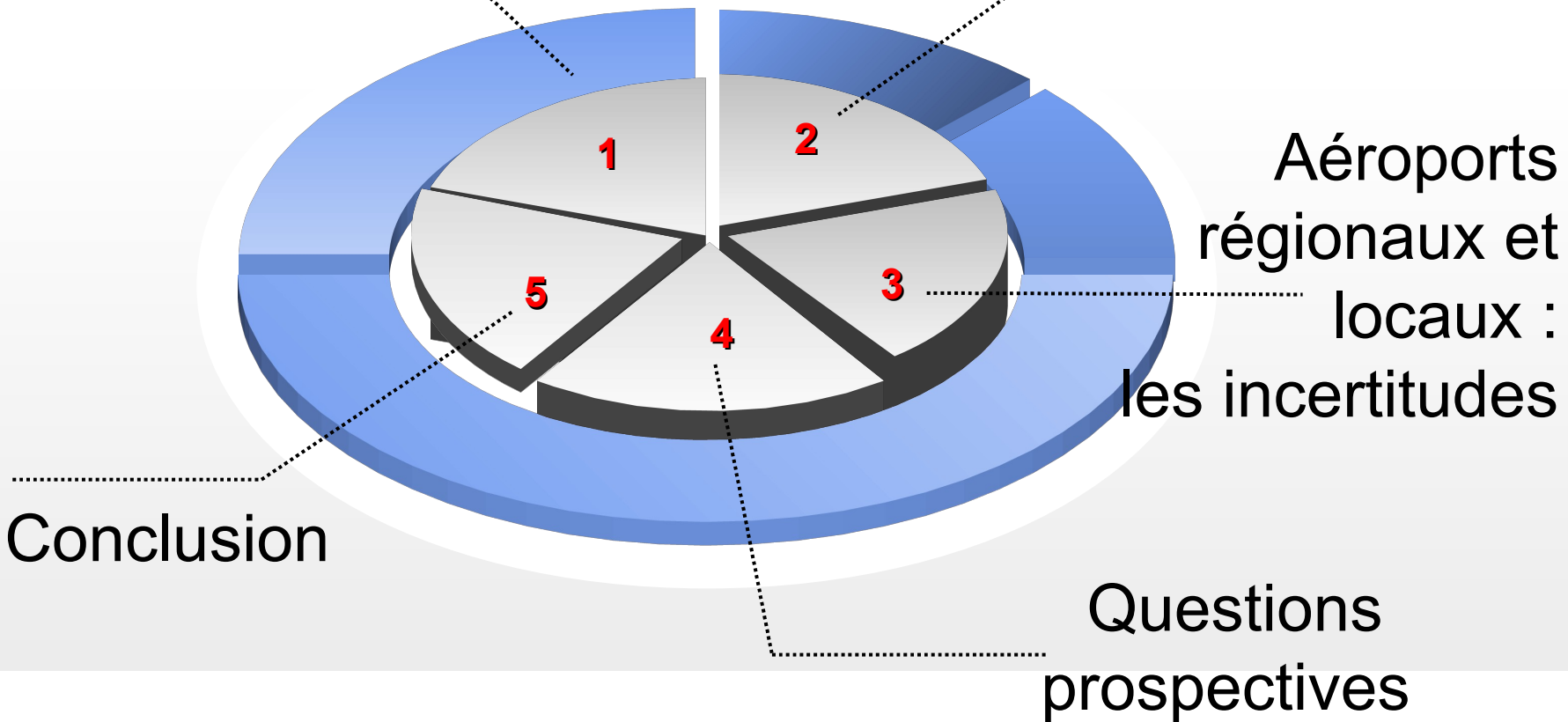
Michel Carrard, TVES-ULCO (EA, 4477)



# Plan

Air France KLM : les inquiétudes

ADP : les bénéfices de la discorde



# Air France KLM : les inquiétudes

## ❖ 1 – Le défi de la compétitivité

❖ A l'issue du plan **Transform 2015**, le groupe est passé d'une situation déficitaire en 2011 à une situation légèrement bénéficiaire fin 2014 sans la grève des pilotes.

	2014 publié	2014 hors grève	2013	Variation hors grève
Passagers transportés	87,4	-	86,2	
Chiffre d'affaires (M€)	24 912	25 407	25 520	-0,4%
EBITDA (M€)	1 589	2 014	1 855	+159
Résultat d'exploitation (M€)	-129	296	130	+166
Résultat net part groupe (M€)	-198	-	-1 827	-
Dette nette en fin de période (M€)	5 407	-	5 348	-

Source : Air France-KLM

# Air France KLM : les inquiétudes

## ❖ 2 – Le défi des low cost

- ❖ La part de marché en Europe des compagnies à bas coûts représente **45%** contre **42%** pour les compagnies historiques.
- ❖ Le **transfert des activités** court et moyen-courrier de point à point **aux filiales low cost** des compagnies classiques paraît inéluctable.
- ❖ Se pose la question de **l'alimentation des hubs par des low cost**.
- ❖ Ainsi que celle des **low cost sur les long-courriers....**

### transavia

- ✈ 45 Boeing 737-700 et 737-800, dont 31 basés au Pays-Bas et 14 en France
- ✈ 2 400 salariés à temps plein
- ✈ 98 destinations en Europe et l'Afrique du Nord opérés depuis 6 bases : Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven, Paris-Orly, Nantes et Lyon.
- ✈ 200 destinations
- ✈ 9,9 millions de passagers transportés

au 31 décembre 2014

# Air France KLM : les inquiétudes

## ❖ 3 – Le défi sur les vols long-courriers

❖ Selon l'ancien PDG de Lufthansa, Christoph Franz, les compagnies du Golf veulent « **délocaliser le nœud aérien européen au Moyen-Orient** ».

❖ Les 3 hubs du Golfe ont réalisé en 2014 un volume de correspondances intercontinentales **3 fois supérieur à celui des 4 hubs européens**.



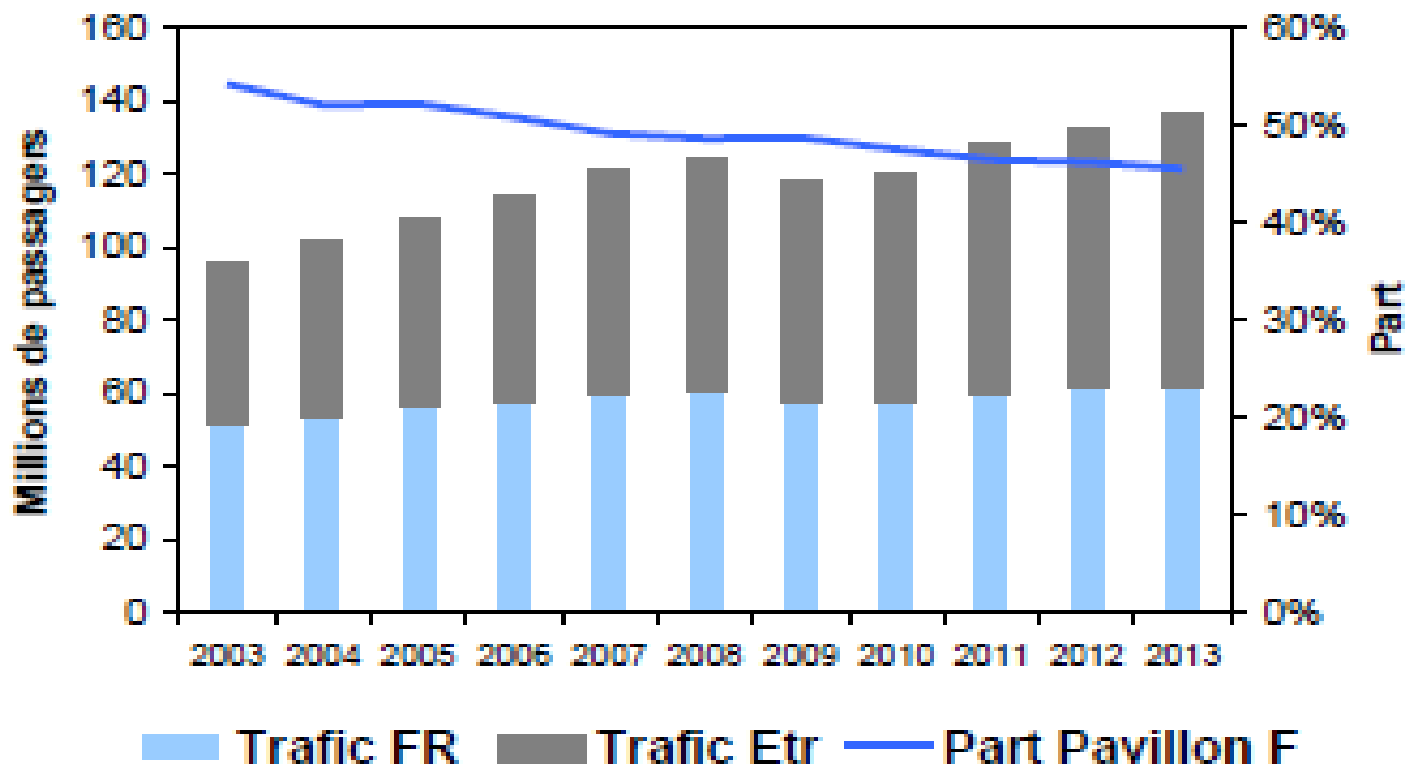
Réseau en étoile de Qatar Airways



Source : Qatar Airways

# Air France KLM : les inquiétudes

- ❖ Conséquence : la part de marché des transporteurs français s'est réduite passant de **54,3% en 2003** à **45,6% en 2013**.

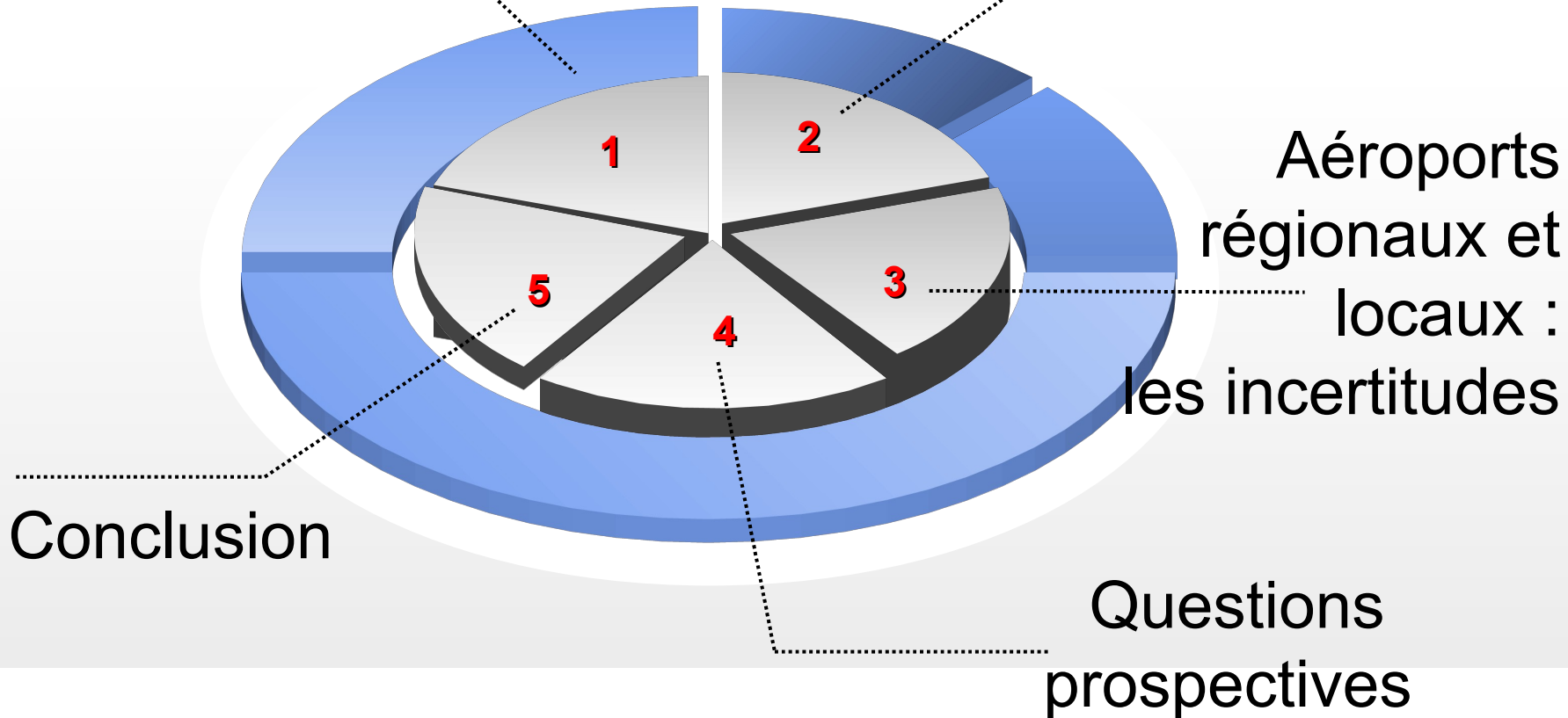


Source : Rapport Le Roux, 2014

# Plan

Air France KLM : les inquiétudes

ADP : les bénéfices de la discorde



# ADP : les bénéfices de la discorde

## ❖ 1 – Les résultats consolidés 2014

- ❖ En 2014, ADP a enregistré un **bénéfice record** qui contraste avec les résultats d'Air France-KLM

<i>(en millions d'euros)</i>	2014	2013 pro forma	2014/2013
Chiffre d'affaires	2 791	2 754	+ 1,3 %
EBITDA	1 109	1 072	+ 3,4 %
<i>EBITDA / Chiffre d'affaires</i>	39,7%	38,9%	+0,8pt
Résultat opérationnel courant (yc MEE opérationnelles)	737	677	+ 8,8 %
<i>Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires</i>	26,4%	24,6%	+1,8pt
Résultat opérationnel (yc MEE opérationnelles)	730	653	+ 11,8 %
Résultat financier	(115)	(141)	- 18,5 %
<b>Résultat net part du Groupe</b>	<b>402</b>	<b>302</b>	<b>+ 33,3 %</b>

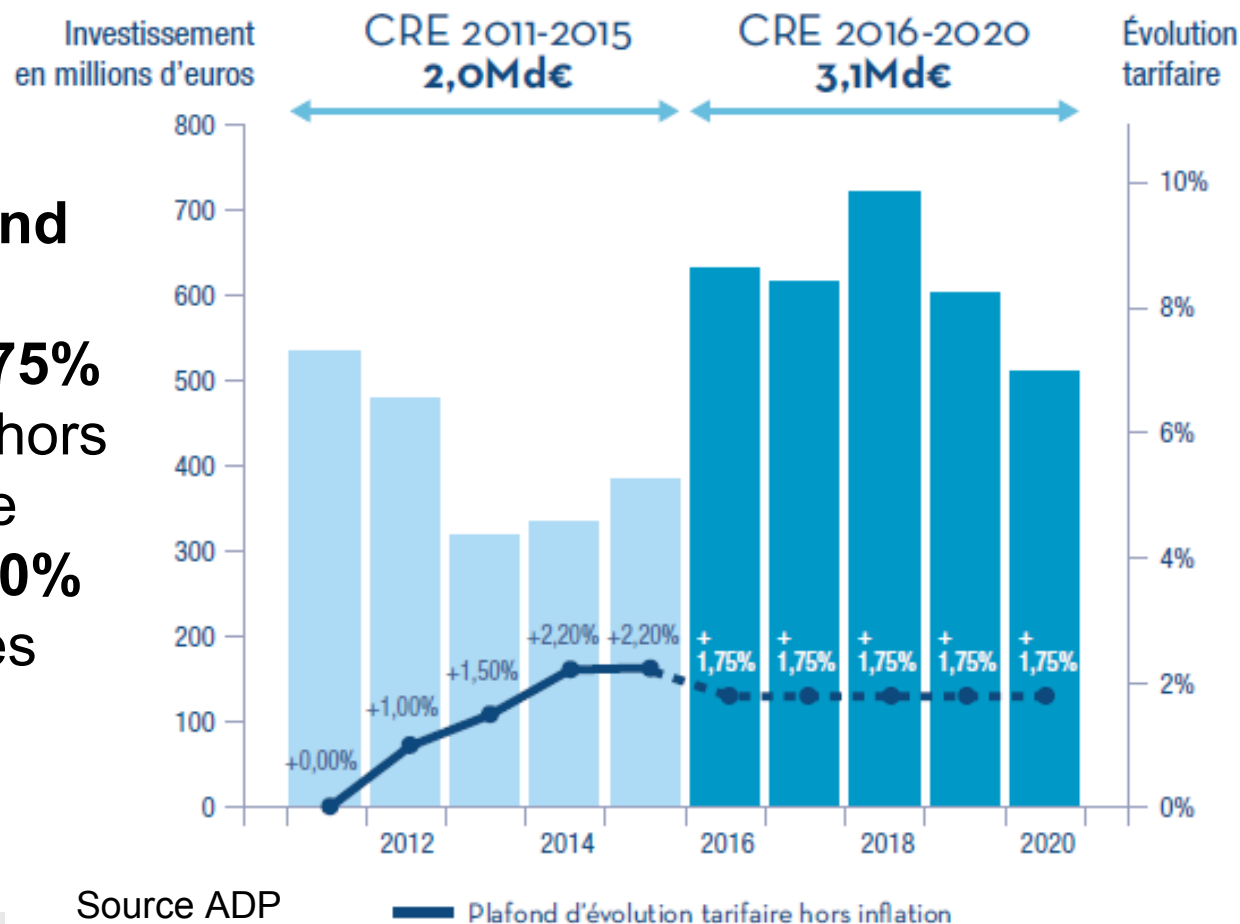
Source ADP



# ADP : les bénéfices de la discorde

## ❖ 2 – Les enjeux des négociations du nouveau contrat de régulation économique (2016-2020).

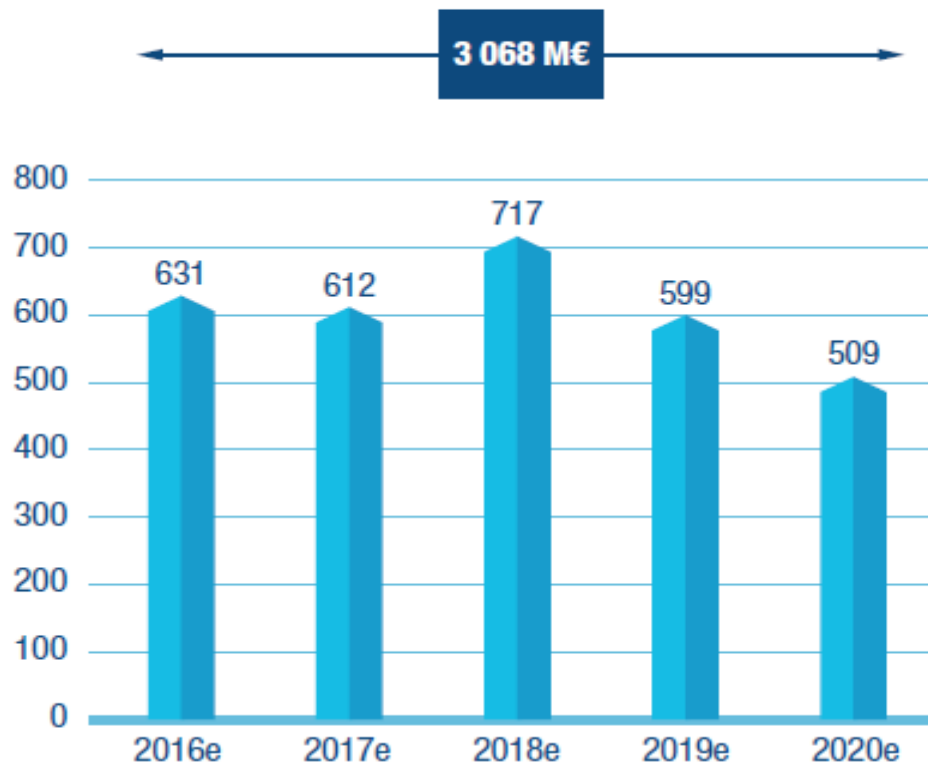
❖ ADP propose d'augmenter le plafond de ses redevances aéroportuaires de 1,75% par an en moyenne (hors inflation) sur la période 2016-2020 contre 2,20% pour les deux dernières années du CRE2.



# ADP : les bénéfices de la discorde

- ❖ Cette augmentation doit financer 3,1 milliards d'euros d'investissements.

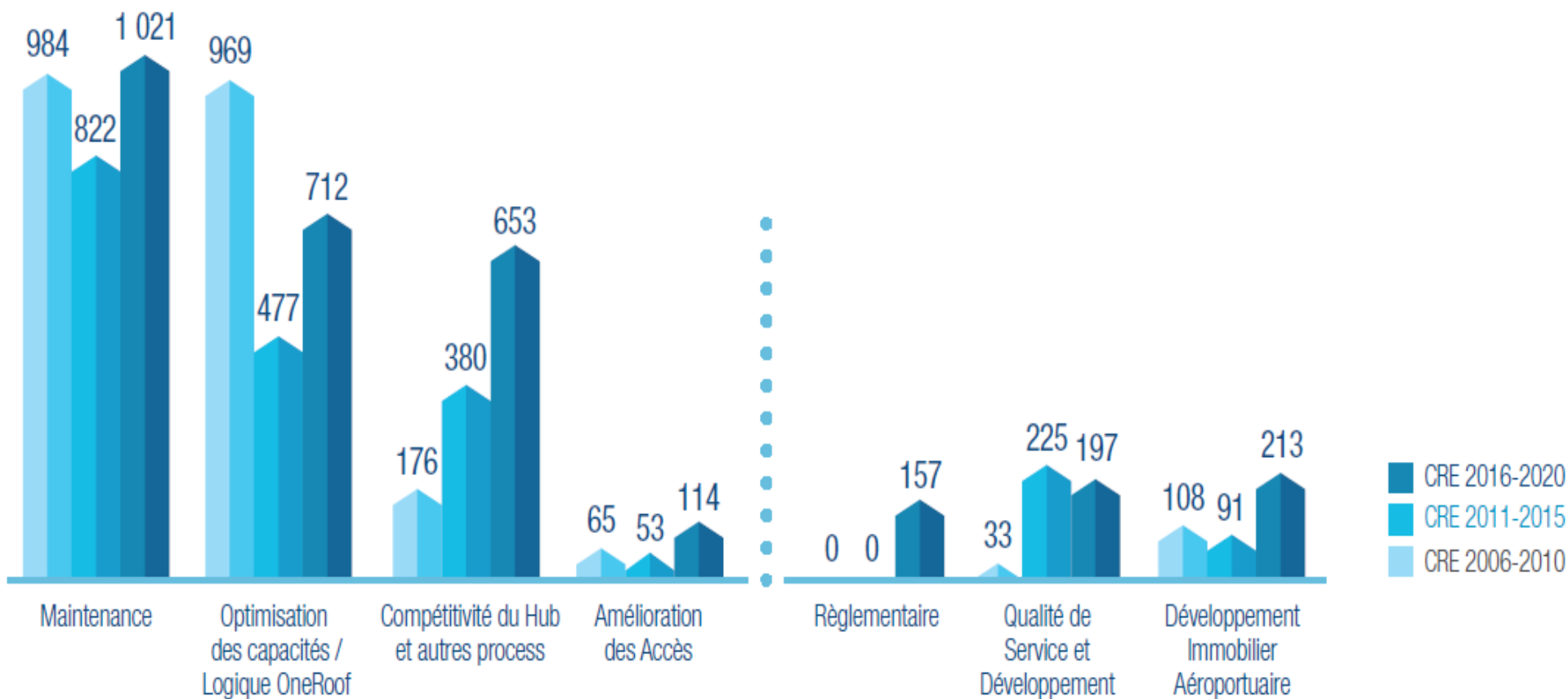
**Programme d'investissements d'aéroports de Paris SA. du CRE 2016-2020 par année- Périmètre régulé**  
(en millions d'euros 2014, hors investissements financiers)



Source ADP

# ADP : les bénéfices de la discordie

Évolution du programme d'investissements d'Aéroports de Paris SA entre les CRE 2006-2010, 2011-2015 et 2016-2020 - Périmètre régulé (en millions d'euros 2014)

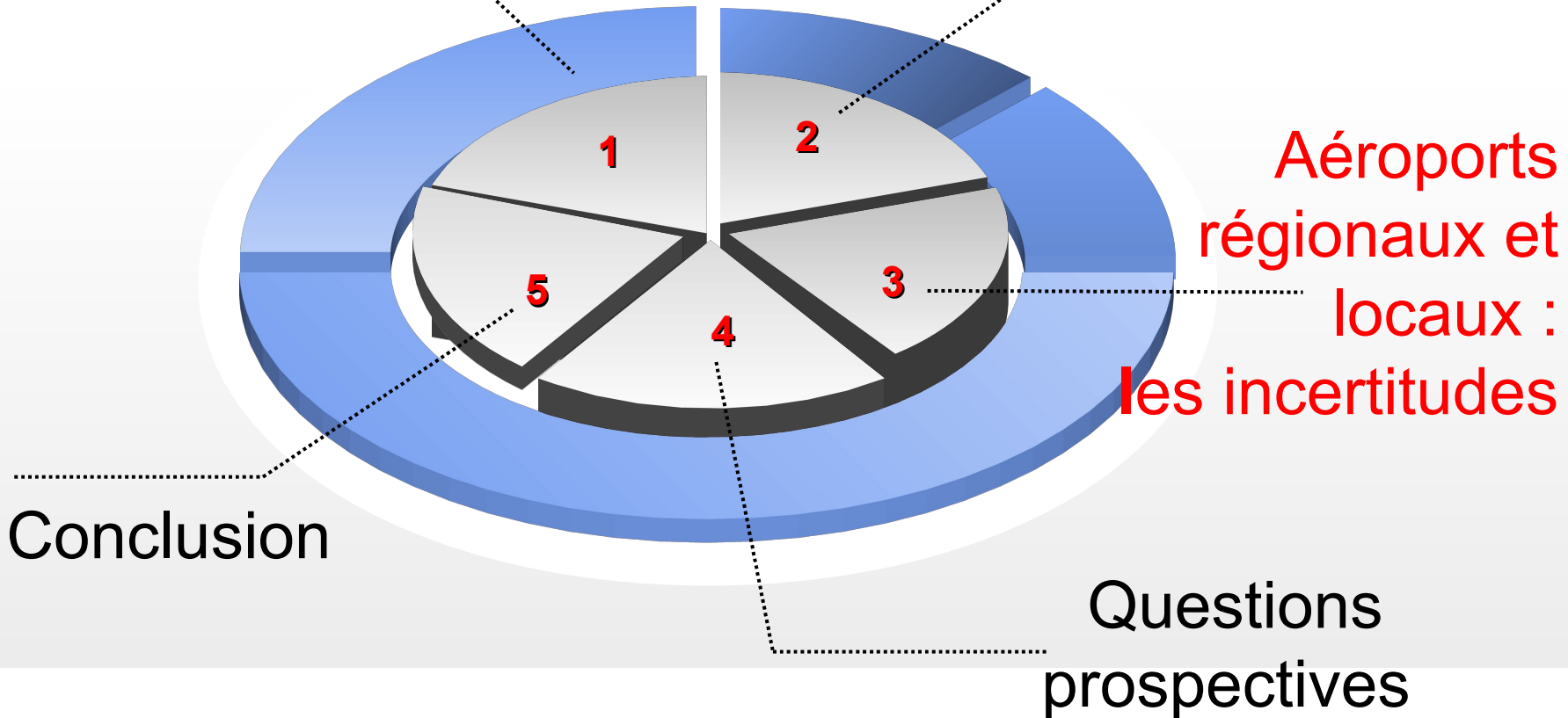


Source ADP

# Plan

Air France KLM : les inquiétudes

ADP : les bénéfices de la discorde



# Aéroports régionaux et locaux : les incertitudes

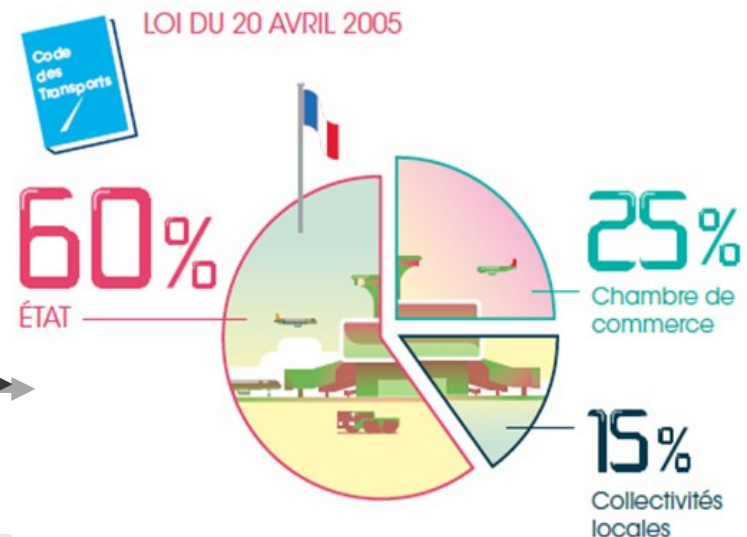
## ❖ 1 – Les changements introduits par la réforme aéroportuaire

### ❖ Loi n°2004-809 du 13 août 2004 et décret n°2005-1070 du 24 août 2005 :

- transfert de la propriété et de la gestion de 150 aéroports de l'Etat aux collectivités territoriales, à l'exception :
  - des aéroports parisiens (gérés par ADP) ; et
  - des grands aéroports régionaux (gérés par les CCI).

### ❖ Loi n°2005-357 du 20 avril 2005 :

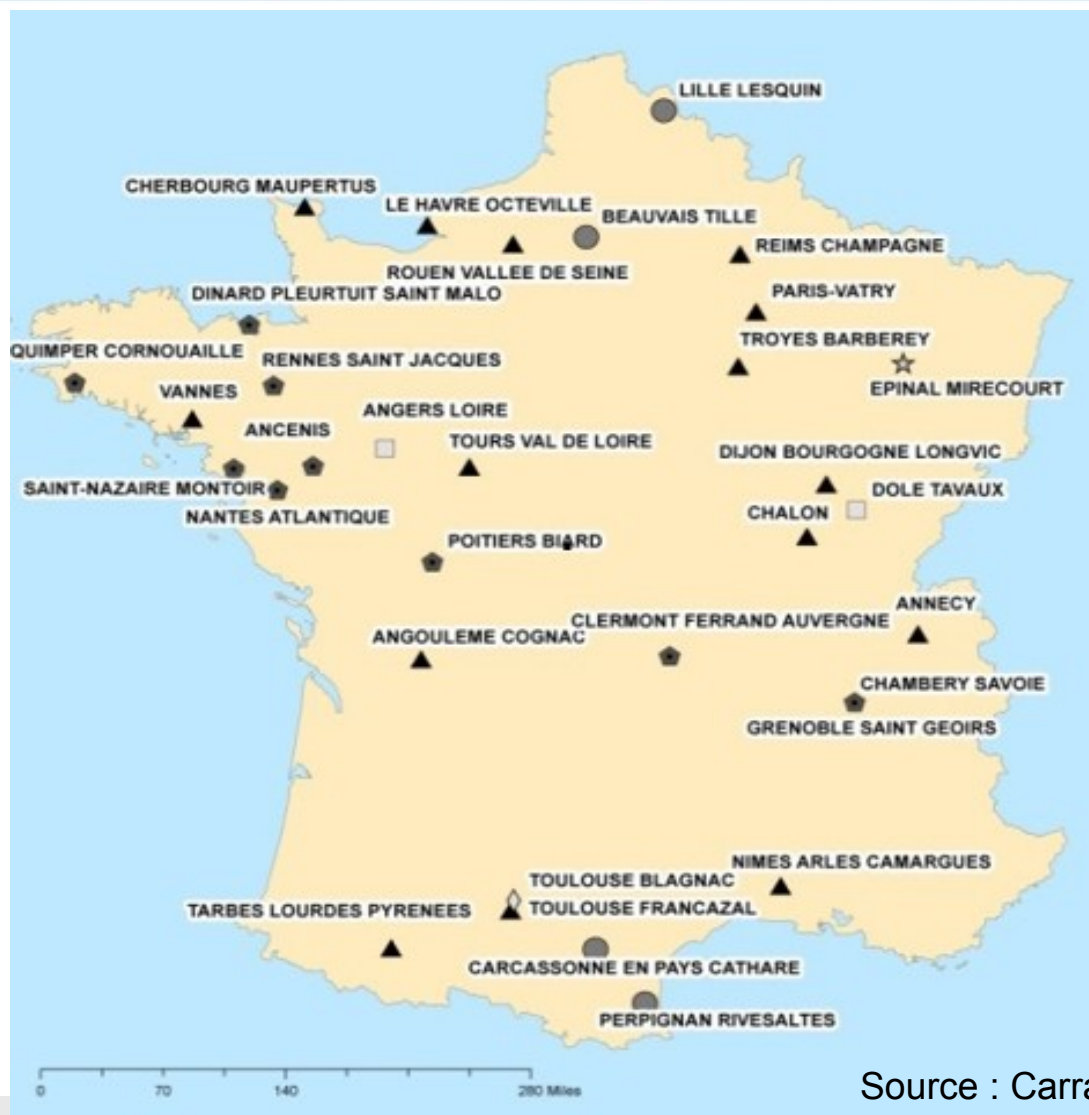
- transformation de l'établissement public ADP en société anonyme
- création des sociétés aéroportuaires régionales (SAR)



- ❖ 2 – L'arrivée des opérateurs privés dans le réseau des aéroports régionaux et locaux
- ❖ La réforme aéroportuaire repose sur deux logiques : **la décentralisation** (aéroports locaux) et **l'ouverture et la privatisation progressive des SAR** (aéroports régionaux).
- ❖ Dans les deux cas, la réforme permet aux **opérateurs privés d'entrer dans le réseau des aéroports régionaux et locaux.**

# Aéroports régionaux et locaux : les incertitudes

## Aéroports français avec une délégation de service au privé

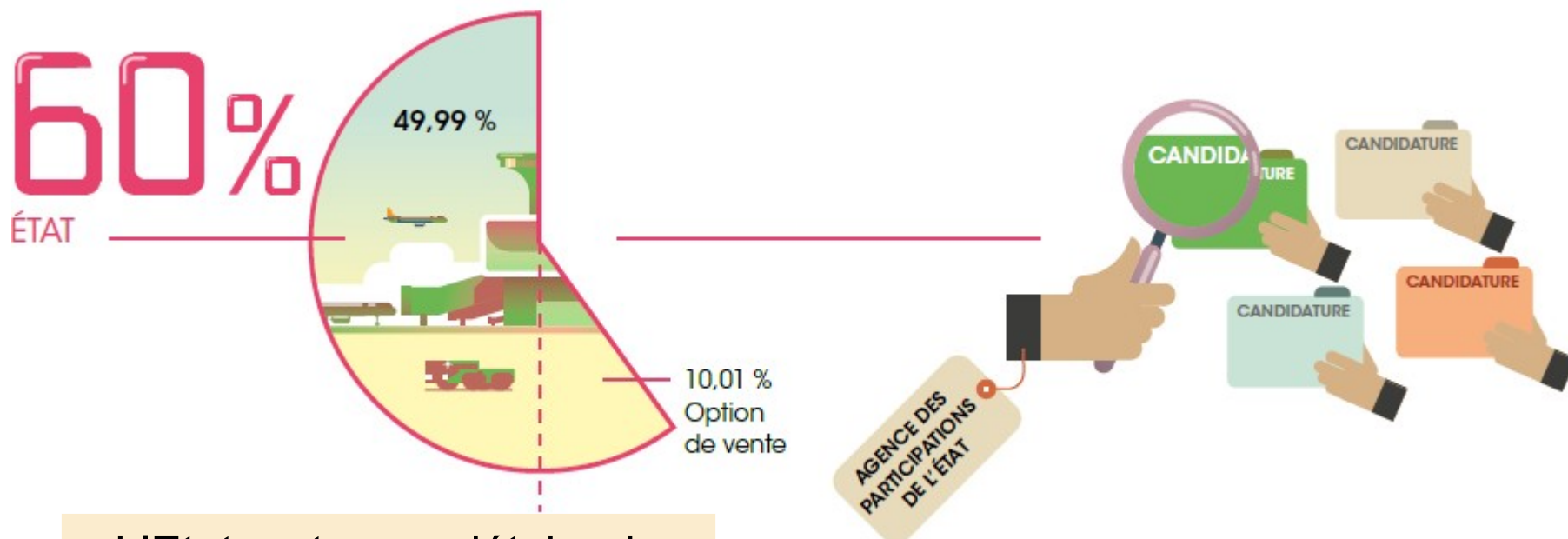


Source : Carrard, 2015



# Aéroports régionaux et locaux : les incertitudes

- ❖ L'Etat a cédé **49,99% du capital** de la SAR de Toulouse-Blagnac au consortium sino-canadien **Symbiose**



L'Etat reste propriétaire de l'aéroport, autorité concédante du service public et régulateur des redevances payées par les compagnies aériennes.

Le reste du capital se répartit entre la CCI de Toulouse (25%), la Région Midi-Pyrénées (5%), le Département de Haute-Garonne (5%) et Toulouse-Métropole (5%).



## 3- Les nouvelles lignes directrices 2014 sur les aides d'Etat

### ❖ Historique :

- ❖ 1994 : Lignes Directrices sur les aides d'Etat dans le secteur de l'aviation
- ❖ 2005 : Lignes Directrices sur le financement des aéroports et les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux
- ❖ 2014 : Lignes Directrices de l'UE sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes

# Aéroports régionaux et locaux : les incertitudes

2014

EN DESSOUS DE 700 000 PASSAGERS

ENTRE 700 000 ET 3 MILLIONS DE PASSAGERS

ENTRE 3 ET 5 MILLIONS DE PASSAGERS

## AIDE AUX INVESTISSEMENTS



Jusqu'à  
**75%** des coûts éligibles  
en dessous de 1 million de passagers



Jusqu'à  
**50%** des coûts éligibles  
entre 1 et 3 millions de passagers



Jusqu'à  
**25%** des coûts éligibles

## AIDE À L'EXPLOITATION



Jusqu'à  
**80%** de l'aide moyenne  
2009-2013 et révision  
du dispositif dans 5 ans



Jusqu'à  
**50%** de l'aide moyenne  
2009-2013 pendant 10 ans  
(fin du dispositif le 4 avril 2024)



## AIDE AU DÉMARRAGE DE LIGNES NOUVELLES



Jusqu'à  
**50%** des redevances  
aéroportuaires pendant 3 ans  
sous réserve de produire un business plan viable  
ou un engagement à exploiter sans aide  
(pendant une durée équivalente)



Jusqu'à  
**50%** des redevances  
aéroportuaires pendant 3 ans  
sous réserve de produire un business plan viable  
ou un engagement à exploiter sans aide  
(pendant une durée équivalente)

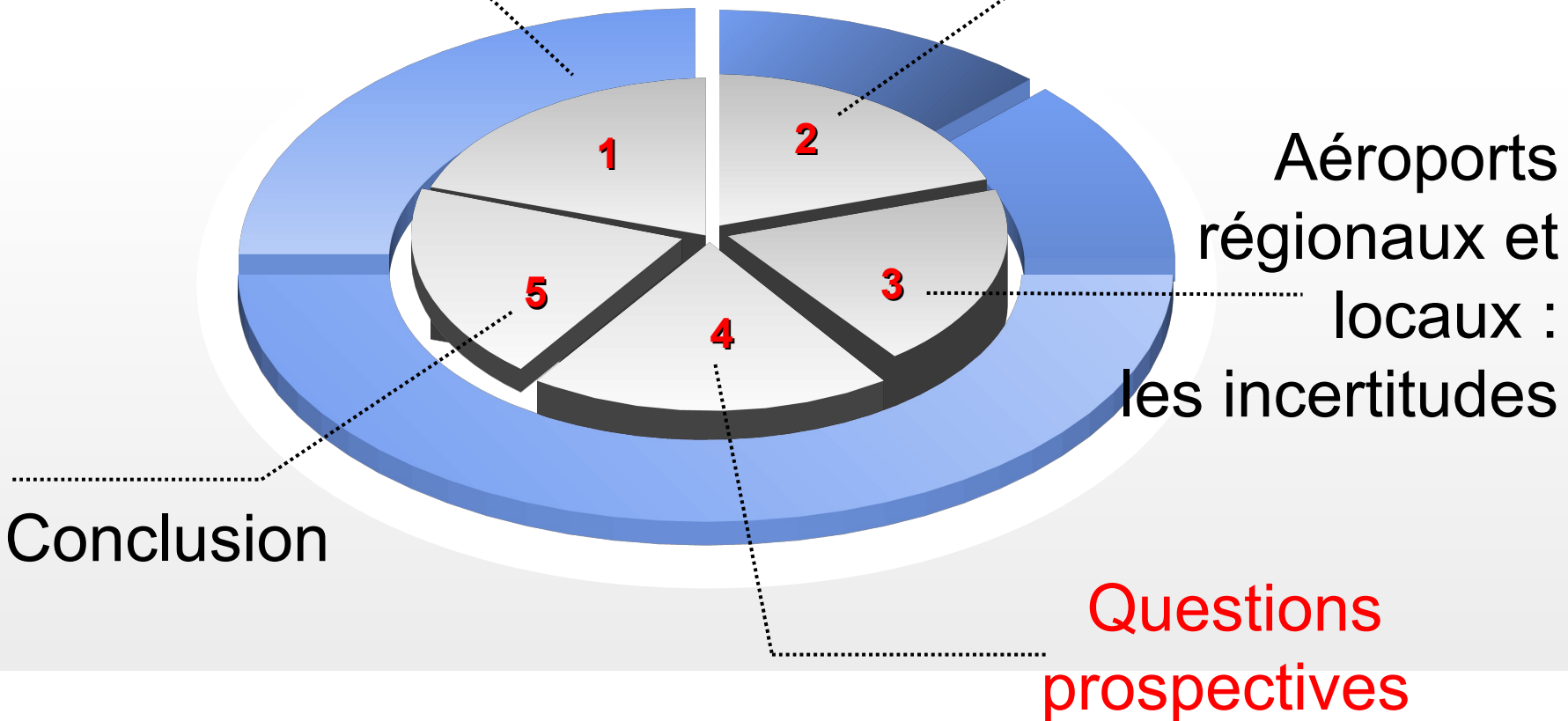


Dérogations possibles

# Plan

Air France KLM : les inquiétudes

ADP : les bénéfices de la discorde



# Quelques questions

## ❖ Relatives à la gouvernance :

- ❖ Le modèle français de gestion des aéroports pourra-t-il encore longtemps **éviter de prendre en compte les intérêts des compagnies aériennes** ?
- ❖ Face à la croissance du trafic à l'horizon 2035 (Eurocontrol), quelles sont les **réponses en termes de capacités aéroportuaires** ?
- ❖ La culture des professionnels de ce secteur est-elle compatible avec les contraintes associées à une utilisation optimale des ressources aéroportuaires existantes ?

## ❖ Relatives à l'arrivée des opérateurs privés :

- ❖ Le recours à des opérateurs privés peut-il **renouveler la gouvernance** aéroportuaire ? Peut-il **limiter la concurrence et favoriser la coopération/coordination** entre aéroports comme le recommandait la Cour des comptes (2008) ?

# Quelques questions

- ❖ **Relatives à l'arrivée des opérateurs privés (suite) :**
- ❖ Le recours au privé peut-il **améliorer la productivité des plateformes** et pérenniser les plus fragiles ?
- ❖ La délégation d'aéroports par plusieurs collectivités à un même opérateur ne risque-t-elle pas de **créer un aléa moral** ?
- ❖ Cela ne constituerait-il pas un **risque de double marginalisation** pour des aéroports locaux qui n'intégreraient aucune alliance ?
- ❖ N'y-a-t-il pas un risque pour les collectivités territoriales que les opérateurs privés jouent **le timing des DSP pour ne conserver que les aéroports les plus rentables** ?



## Conclusion





Merci de votre attention

