



**NOTE DE TRAVAIL**

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF)**

**SIXIÈME RÉUNION**

**Montréal, 18 – 22 mars 2013**

**Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux**

**1.1 : Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation**

**LA CHAÎNE DE VALORISATION DU TRANSPORT AÉRIEN :  
CARACTÉRISTIQUES DE LA DERNIÈRE DÉCENNIE**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail contient une description de l'évolution du transport aérien depuis 10 ans. Elle traite en particulier des diverses parties prenantes de la chaîne de valorisation du transport aérien. Cette chaîne est constituée par toute la gamme des activités entreprises pour fournir un service de transport aérien aux utilisateurs de bout de ligne, depuis le début du service jusqu'à sa fin. La note donne aussi une indication de la répartition géographique des activités de pareils services.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée :

- a) à examiner les renseignements et les évaluations de la présente note ;
- b) à reprendre à son compte les conclusions du § 3 ;
- c) à adopter les recommandations du § 4.

*Références :*

Des documents de référence de la Conférence sont affichés sur le site [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

**1. INTRODUCTION**

1.1 La présente note donne un aperçu général des caractéristiques et des faits nouveaux survenus depuis 10 ans dans le transport aérien international. Un accent particulier y est mis sur la chaîne de valorisation du transport aérien et sur les réactions des parties prenantes à l'évolution constante du marché et à la concurrence accrue qui y règne.

**2. FAITS NOUVEAUX SURVENUS DANS L'INDUSTRIE**

2.1 **Compagnies aériennes.** Parallèlement à la tendance vers la libéralisation, le secteur des compagnies aériennes a connu de profondes transformations structurales alors qu'il continue de s'ajuster à un marché dynamique. D'une part, les compagnies aériennes ont appliqué une stratégie et une

planification plus axées sur les alliances, l'intégration et les prises de participation dans des pays étrangers afin de bénéficier d'économies d'échelle rendues possibles par l'existence de réseaux. Plus de 650 arrangements d'alliance regroupant au moins deux transporteurs sont actuellement en vigueur dans le monde. Ces arrangements prévoient une coopération limitée qui porte notamment sur le partage de codes, la réservation de capacité, la coopération dans le marketing, la fixation des tarifs, le contrôle des stocks et les programmes pour grands voyageurs, la coordination des horaires, le partage de bureaux et le franchisage. De plus, trois alliances mondiales, Star Alliance, Oneworld et SkyTeam, ont été créées : elles se partagent plus de 60 % du trafic mondial de passagers. Enfin, depuis cinq ans le nombre des fusions a augmenté, mais vu que les restrictions qui frappent la propriété étrangère continuent de limiter les fusions internationales, la plupart des fusions ou des acquisitions se font dans un même pays.

2.2 D'autre part, la validité du modèle des réseaux de services complets des grandes compagnies aériennes classiques est de plus en plus mise en doute dans un environnement de concurrence accrue. Récemment, dans certaines régions, des transporteurs à faibles coûts qui ont bien réussi mettent à rude épreuve ce modèle classique et celui des forfaits-vacances offerts par les exploitants de vols d'affrètement. Confrontées à l'augmentation des coûts et aux pressions de la concurrence, les grandes compagnies aériennes de ces deux catégories ont été contraintes de modifier leurs priorités pour repenser les principes de leurs activités commerciales et mettre au point d'autres modèles d'exploitation. Un de ceux que les grandes compagnies « classiques » ont choisi consiste à établir des organisations ou des filiales distinctes pour exploiter des vols courts-courriers afin de concurrencer les transporteurs à faibles coûts et éviter l'arrivée de nouveaux acteurs menaçants sur le marché. Cette nouvelle stratégie « des compagnies aériennes à l'intérieur de compagnies aériennes » en dépit d'un succès limité lors de tentatives antérieures, s'efforce de combiner les principaux ingrédients de la méthode des transporteurs à faibles coûts avec la réputation et la qualité d'une marque commerciale bien établie.

2.3 La privatisation des compagnies aériennes appartenant à l'État a constitué une des principales transformations du transport aérien. Il est rapporté que depuis une trentaine d'années, plus de 133 États ont annoncé des plans de privatisation ou ont exprimé leur intention de privatiser plus de 200 de leurs compagnies aériennes. Durant cette période, presque toutes les entreprises de transport aérien visées ont dans une certaine mesure été privatisées. En 2010, les gouvernements détenaient des parts dans quelque 29 % des compagnies aériennes du monde, qui appartenaient à des autorités nationales, locales ou municipales directement, ou indirectement par le truchement d'agences ou de sociétés d'état. Toutefois, l'ampleur de la propriété par les gouvernements de compagnies aériennes a beaucoup varié selon les régions, d'environ 6 % pour les compagnies d'Amérique du Nord à quelque 56 % pour celles du Moyen-Orient. Enfin, certains États ont établi de nouvelles compagnies aériennes nationales souvent en partenariat avec des bailleurs de fonds étrangers, qui ont remplacé des compagnies gouvernementales surchargées de dettes.

2.4 **Aéroports et fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP).** Les modifications de la propriété et de la structure des aéroports a été lente jusqu'à la fin des années 1970. D'autres changements en faveur de la participation du secteur privé et de la privatisation des aéroports se sont produits pendant les années 1980, mais ils ont été assez lents. Ce mouvement s'est accéléré vers la fin des années 1990 et au milieu des années 2000 mais avec un ralentissement vers la fin de la première décennie du XXI<sup>e</sup> siècle. Récemment, la participation du secteur privé et la privatisation dans la fourniture des aéroports se sont à nouveau développées dans le monde entier. Au chapitre des services de navigation aérienne, les changements de propriété et de gestion ont surtout pris la forme de l'établissement d'ANSP autonomes : il en existe actuellement une soixantaine répartis dans le monde entier. Presque partout ailleurs, les services de navigation aérienne continuent d'appartenir aux États et sont fournis directement par des administrations gouvernementales.

2.5 Alors que l'établissement d'une entité autonome n'entraîne pas nécessairement un manque à gagner pour les aéroports, ni un surcroît de recettes qui rend les ANSP plus profitables, le retour d'information obtenu dans le monde entier sur cette évolution indique que la création d'entités autonomes a eu un effet positif en ce qui concerne notamment la production de recettes, la croissance des affaires et l'accès aux marchés du capital privé. La note ATConf/6-WP/6 contient des renseignements complémentaires à cet égard.

2.6 **Loueurs.** La pratique du crédit-bail, c'est-à-dire la location d'avions - plutôt que leur achat - d'un transporteur aérien à un autre ou à une entreprise autre qu'une compagnie aérienne, s'est développée régulièrement depuis dix ans. L'utilisation d'avions en crédit-bail est importante pour la fourniture de services aériens internationaux, en raison surtout des économies et de la souplesse supérieures du crédit-bail par rapport à la location (dues par exemple à la réduction du coût initial ou du montant de la dette, à des avantages fiscaux et à la satisfaction des demandes saisonnières de capacités supplémentaires). Dans un environnement de réglementation bilatérale libéralisé, le crédit-bail facilite l'arrivée de nouveaux transporteurs sur le marché.

2.7 Les compagnies aériennes font de plus en plus usage du crédit-bail. Il a été signalé par l'industrie qu'en 1980 environ 1 % du parc aérien mondial était constitué d'aéronefs en crédit-bail, et que ce pourcentage était passé à 38 % en 2011. De plus, sur les quatre plus importants propriétaires d'avions de 2011, deux étaient des loueurs : General Electric Capital Aviation Services (GECAS), avec 1 732 avions, et International Lease Finance Corporation (ILFC), avec 1 031 ; leur flotte combinée dépassait celle de deux grands transporteurs aériens, Delta Air Lines (800) et American Airlines (775).

2.8 **Avionneurs.** Depuis la disparition de McDonnell Douglas en 1997, le secteur des avionneurs a été dominé par Airbus et Boeing (dans le segment des aéronefs commerciaux de plus de 100 sièges). Depuis une dizaine d'années, ces deux avionneurs ont reçu chacun environ 6 000 commandes, et chacun ont livré environ 3 900 avions. Il est prévu qu'Airbus et Boeing livreront plus de 940 nouveaux avions en 2012. Ils ont de plus enregistré un nombre impressionnant de commandes, près de 1 500, qui doivent être livrées dans les prochaines années. Pour ce qui est des avionneurs qui construisent des aéronefs dits régionaux, Embraer, Bombardier et ATR ont maintenu leur suprématie dans le secteur des avions à réaction plus petits. Il est toutefois envisagé que la concurrence dans le secteur dominé par Airbus et Boeing s'exacerbera avec l'apparition de nouveaux acteurs, tels que Bombardier avec sa Série C et d'autres avionneurs, par exemple Comac et Sukhoi.

2.9 **Maintenance, réparation et révision (MRO).** Les activités des MRO peuvent être ventilées comme suit : révision des moteurs, maintenance en ligne, révision et réparation des pièces, maintenance des cellules et modifications. Le plus important secteur des MRO est celui des moteurs, qui représente quelque 40 % de leurs activités mondiales. Alors que beaucoup de compagnies aériennes assurent leur propre maintenance en ligne, quelque 60 % externalisent au moins une partie de leurs activités MRO. Il est estimé que des sous-traitants extérieurs effectuent de 30 à 50 % du travail des MRO. Ces sous-traitants sont notamment des constructeurs de cellules et de moteurs d'aviation d'origine (OEM). Depuis une dizaine d'années, on a pu observer une tendance vers une plus grande participation des OEM dans le marché des MRO et ils sont maintenant solidement installés dans ce secteur. Par exemple, au chapitre des moteurs de l'aviation commerciale, les motoristes contrôlent environ 50 % du marché secondaire. Parmi les compagnies aériennes qui pratiquent la maintenance et les fournisseurs de services indépendants, les MRO les plus importants sont des grandes compagnies aériennes, notamment Air France Industries/KLM E&M, Delta TechOps, Lufthansa Technik, SIA Engineering Co., SR Technics et ST Aerospace, suivies de quelque 20 à 30 fournisseurs de services de maintenance implantés un peu partout dans le monde.

2.10 **Fournisseurs de carburant.** Le carburéacteur est un produit dont le prix est directement lié au cours mondial du pétrole. Il est livré par des fournisseurs mondiaux et locaux à tous les aéroports du monde. Depuis une dizaine d'années, le prix du carburéacteur est sujet à de fortes fluctuations, avec une tendance à la hausse. Il représente actuellement plus de 25 % des dépenses totales d'exploitation des compagnies aériennes, alors qu'il était seulement égal à 15 % de ces dépenses en 2000. Le coût du raffinage du pétrole pour le transformer en carburéacteur a lui aussi augmenté. Il convient de noter que pour tenter de réduire le fossé entre le coût du brut et celui du carburéacteur, et pour tenter d'atténuer les fluctuations de leur prix, Delta Air Line, qui est la compagnie aérienne qui transporte le plus de passagers, a acheté une raffinerie de pétrole en 2012.

2.11 **Fournisseurs de services d'escale.** Les fournisseurs de services d'escale établissent un lien entre l'infrastructure aéroportuaire et les passagers des compagnies aériennes. Ils fournissent toute une gamme de services, notamment depuis celui des salles d'embarquement, en passant par le nettoyage des cabines passagers, jusqu'à la restauration en vol. Les services d'escale fonctionnent selon trois modèles : a) libre-service, quand les compagnies aériennes assurent directement leurs propres services d'escale (dans leurs installations ou par sous-traitance à des tiers) ; b) service centralisé, quand se sont les exploitants d'aéroports eux-mêmes qui fournissent directement les services d'escale et c) services d'escale indépendants, quand se sont des entreprises privées d'assistance aux escales qui assurent ces services par voie de contrat.

2.12 Depuis une dizaine d'années, les États qui ont libéralisé leur secteur du transport aérien ont eu tendance à adopter le modèle des services d'escale indépendants. Les plus importants fournisseurs de tels services sont notamment Menzies Aviation Group; Servisair, Swissport International et Worldwide Flight Services.

2.13 **Distribution des produits.** Le secteur des systèmes informatisés de réservation (SIR) a connu une concentration, une expansion, une modification de la structure de leur propriété et une évolution technique et il a dû relever des défis créés par la vente sur l'Internet de services de transport aérien aux particuliers et aux entreprises. Les trois principaux vendeurs de SIR, Amadeus, Sabre et Travelport (y compris Galileo et Worldspan) considèrent qu'ils sont des systèmes mondiaux de distribution (SMD) et ils ont activement acquis des parts de vendeurs de SIR locaux, créé des entreprises conjointes et conclu des accords de partenariat avec des entreprises locales en vue de s'établir à l'étranger. De plus, les vendeurs de SIR se sont activement engagés dans le commerce électronique en acquérant des agences de voyages en ligne, alors que de nombreux fournisseurs de SIR tiers sont apparus sur le marché. Néanmoins, les ventes en ligne sur les sites web et les agences de voyages en ligne, tels qu'Expedia, Priceline, Travelocity et Orbitz ont nettement augmenté. Il convient de noter pour terminer que les compagnies aériennes ne détiennent plus la plupart des actions des divers SMD.

### 3. CONCLUSION

3.1 À la lumière de l'analyse ci-dessus, on peut tirer les conclusions ci-après :

- a) depuis une dizaine d'années, les parties prenantes de la chaîne de valorisation du transport aérien fonctionnent dans un environnement de plus en plus compétitif ;
- b) les parties prenantes de la chaîne de valorisation du transport aérien sont des entités interdépendantes ; les dépenses d'exploitation et l'environnement de l'exploitation influent sur la valeur créée par l'industrie du transport aérien.

4. **RECOMMANDATIONS**

4.1 Les recommandations ci-après sont soumises à l'appréciation de la Conférence :

- a) Il est recommandé que l'OACI continue de suivre l'évolution de l'industrie du transport aérien, afin de veiller à la pérennité de sa chaîne de valorisation au bénéfice de toutes les parties prenantes ;
- b) Il est recommandé que l'OACI porte le fruit de ses analyses à l'attention des États, des organisations internationales et du secteur de l'aviation.

— FIN —