

Conférence régionale sur le transport aérien



Quelle stratégie pour le transport aérien?



Problématique

- Le transport aérien est un moyen stratégique de l'économie des îles du sud-ouest de l'Océan Indien, compte tenu de leur position géographique et de leur histoire
- Après plusieurs années de développement, une convergence de faits et de situations, obligent à une analyse des fondements mêmes des modèles économiques des principales compagnies aériennes opérant dans la zone.
- Si une saine concurrence entre les opérateurs demeure un facteur de stimulation et donc d'amélioration pour la desserte, la situation des compagnies locales doit être prise en compte au risque de perdre en même temps des acteurs, et la maîtrise de son destin; le transport aérien reste une activité régulée et les choix doivent s'analyser sur le moyen-long terme.
- La survie des compagnies locales passe par le rétablissement de leur situations financières, de leur compétitivité et le développement maîtrisé de leur marchés.
- En évitant de se substituer aux compagnies et leurs actionnaires, il est visé la présentation d'une analyse de la situation pouvant servir à ouvrir des pistes communes entre Etats et opérateurs.

Déterminants du transport aérien

- Principes de relations équilibrées entre pavillons, et ce fonction des échanges réels entre pays (régulation par les accords aériens)
- Développement de la notion de « Hub » pour accroître la productivité sur le Long-courrier en particulier
- Forte croissance des compagnies du Golfe , essentiellement en 6^{ième} liberté (Ex: position sur le trafic entre l'Europe et l'Australie)
- Aujourd'hui le coût du carburant représente plus de 40 % des coûts d'exploitation

Les risques

- Conjonction d'une baisse de part de marché et de la recette unitaire poussant à la fermeture de lignes et à l'attrition
- Sur l'Europe qui représente un marché majeur(notamment pour le tourisme) risque d'escale systématique à terme en un point intermédiaire (Golfe) si différentiel de compétitivité trop important (carburant, flotte, effet d'échelle...)
- Disparition des pavillons locaux, tout au moins sur le Long-courrier avec perte de la capacité de décision
- Perte de substance et d'emplois locaux à valeur ajoutée
- Menace sur les participations des actionnaires existants et absence d'attractivité pour attirer de nouveaux capitaux (privés)

Pistes

- Alliances sur l'Europe pour améliorer l'économie des lignes directes
- Spécialisation et complémentarité pour le développement de certains marchés pour le grand régional avec une approche conjointe sur certaines lignes (ex: Australie) .
Le développement des partages de codes et d'allocations de blocs sièges, est à souligner et à encourager.
- Pour l'inter-îles et les dessertes de proximité , recherche de plus d'intégration (programmes, flottes, ...)

Pistes

- Intégration de fonctions support et formation de groupements d'intérêt pour améliorer les conditions d'approvisionnement
- Le carburant, le catering, la maintenance, les systèmes d'information, la formation continue devraient pouvoir fournir matière à une réflexion et une concertation pouvant déboucher sur une meilleure productivité
- Sur le réseau régional de proximité, une réflexion sur l'utilisation d'une flotte homogène au travers d'une structure commune d'acquisition /location pourrait être initiée.
- Si les compagnies demeurent en première ligne pour progresser sur ces voies, les états peuvent néanmoins en faciliter la démarche (stockage, normes, infrastructures...)

- Partager les enjeux de la gestion des droits de trafic et faciliter dans les accords bilatéraux les projets de coopération entre compagnies de la zone.
- Développer au niveau des autorités de surveillance, une capacité de soutien et d'échanges de nature à aider un des états membres en tant que de besoin.
- Capitaliser sur une longue tradition aéronautique pour encourager les activités liées à l'aviation dans l'Océan Indien (formation, financement, représentation régionales...).

Conclusion

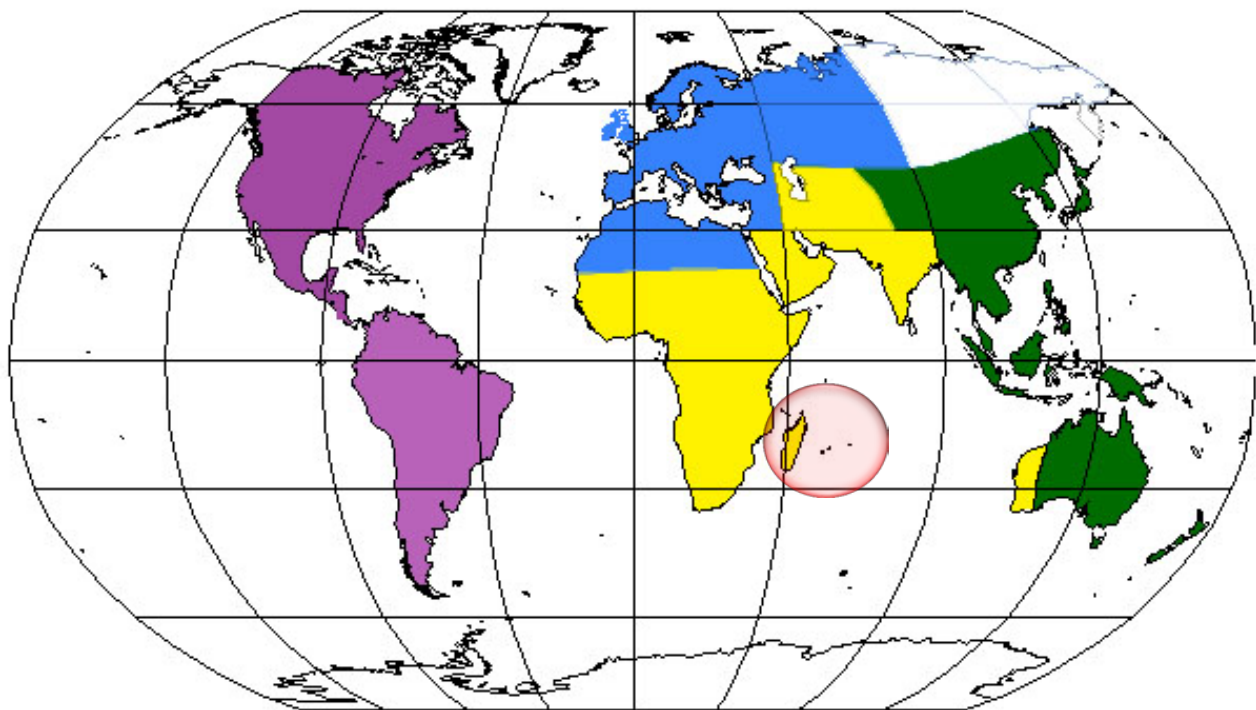
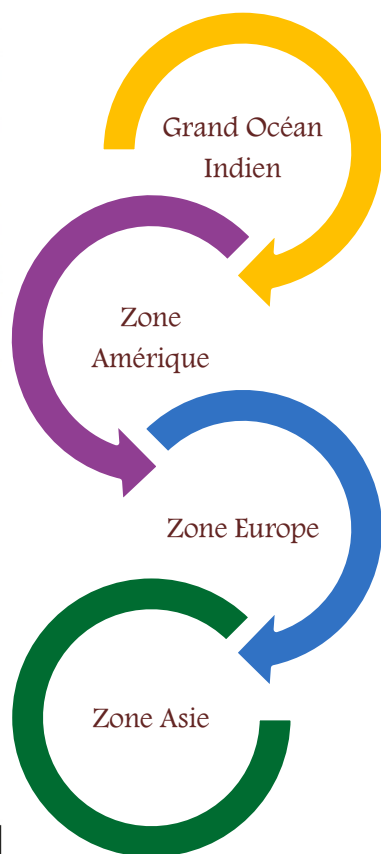
- Période de nécessaire remise en perspective des modèles économiques des principaux transporteurs de la zone
- Utilisation de synergies et complémentarités, pour pallier l'effet de taille et de « bout de réseau »
- Approche pragmatique et par étapes
- Nécessaire interface en continu entre les principaux acteurs que sont les compagnies et les Etats

Annexes

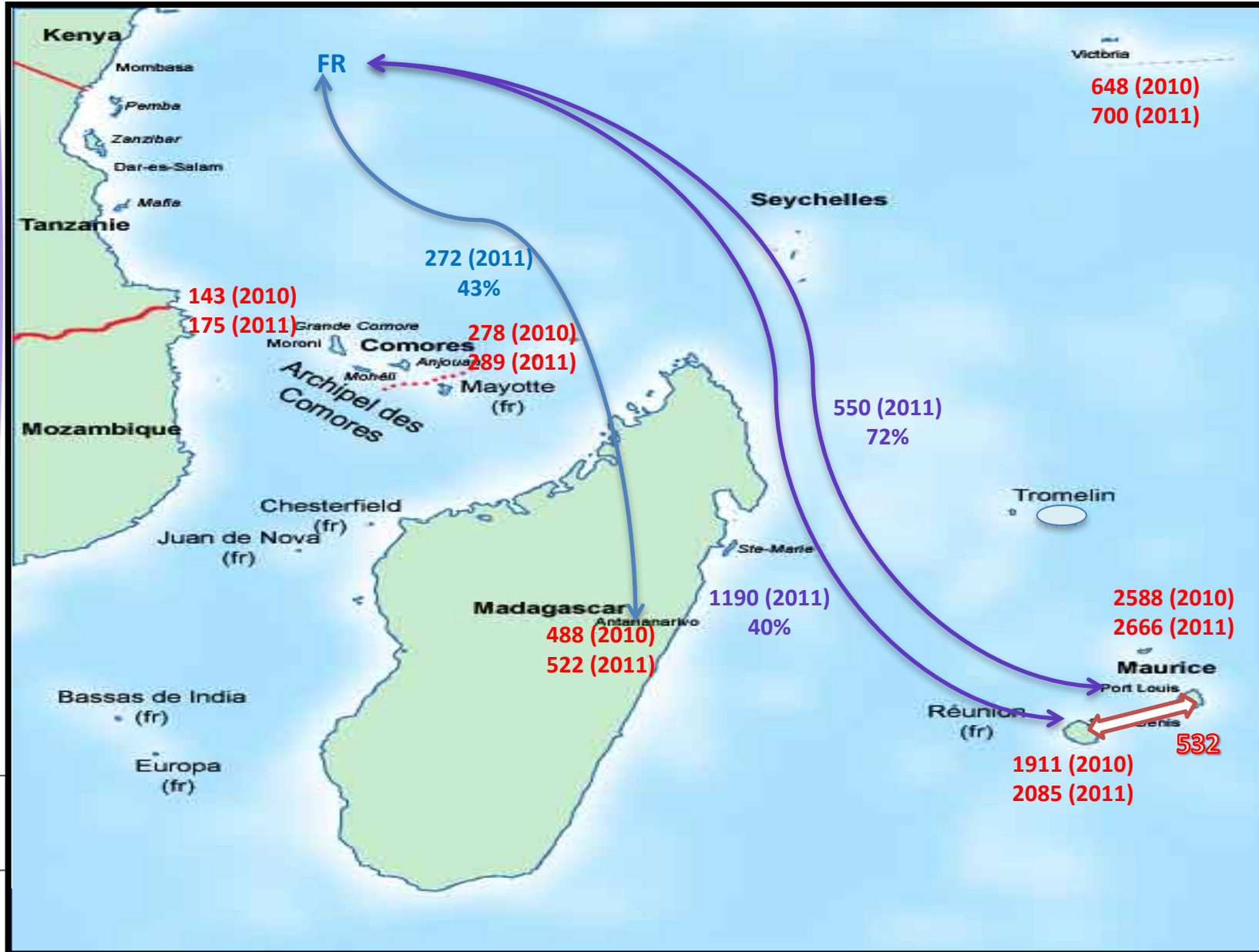


Les grands ensembles régionaux

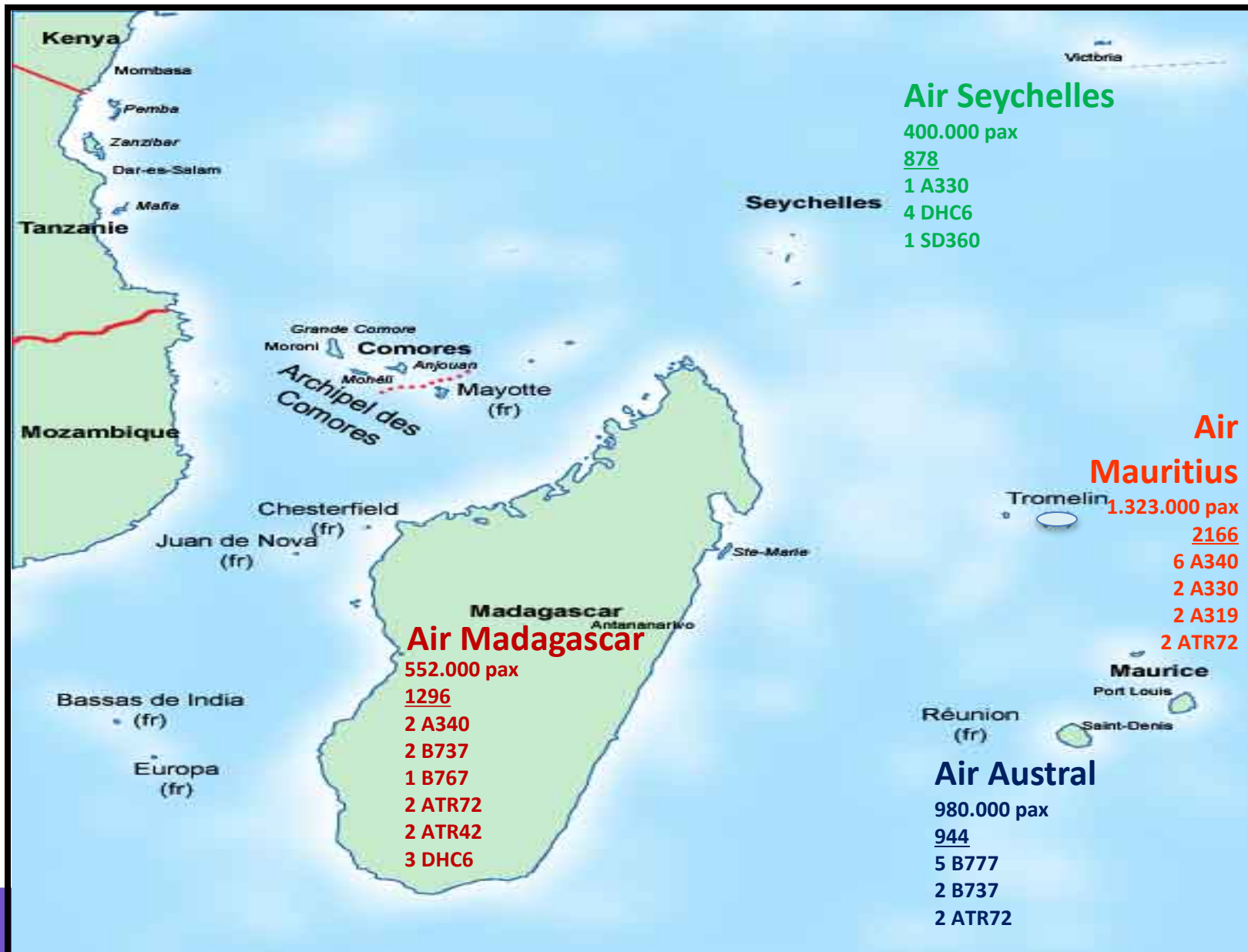
La zone concernée



LE TRAFIC AERIEN : DONNEES STATISTIQUES



PRINCIPAUX INDICATEURS



RÉSUMÉ DROITS DE TRAFIC ENTRE LA FRANCE ET LES ETATS DE LA COI

	Régime désignation	Route	capacité	Partage de codes
Madagascar	Multiple	1) Long courrier 2) Régionale (Réunion-Mayotte)	Principe équilibre. Pas d'enveloppe définie	Oui - complet
Maurice	Multiple en théorie mais limitée à double désignation par route aujourd'hui	1) Long Courier : FR (...) SEZ-TNR-RUN-MRU 2) RUN-MRU	1) Long courrier : MRU: 8/7 été et 10.5/7 hiver (en A340-300) FR : AF : 6/7 été et 7/7 hiver (en B747-400) + 5/7 tout type d'appareils pour une autre Cie pour chaque partie 1) Régional A définir	Oui - complet
Comores	Multiple	1) Long courrier 2) Régionale	Long courrier: 2/7 tout type d'appareils + vols sup' pendant la période de pointe Régional : pas de limite	Oui - complet
Seychelles	Multiple	1) Long courrier 2) Régional : MRU-SEZ	3/7	Oui mais seulement entre compagnies des parties. TCCS autorisé (Air Seychelles/Etihad) a titre extra bilatéral