

Concurrence et emploi : introduction

Paris, 19 Avril 2013

Emmanuel COMBE

Vice Président de l'Autorité de la concurrence

Professeur des Universités

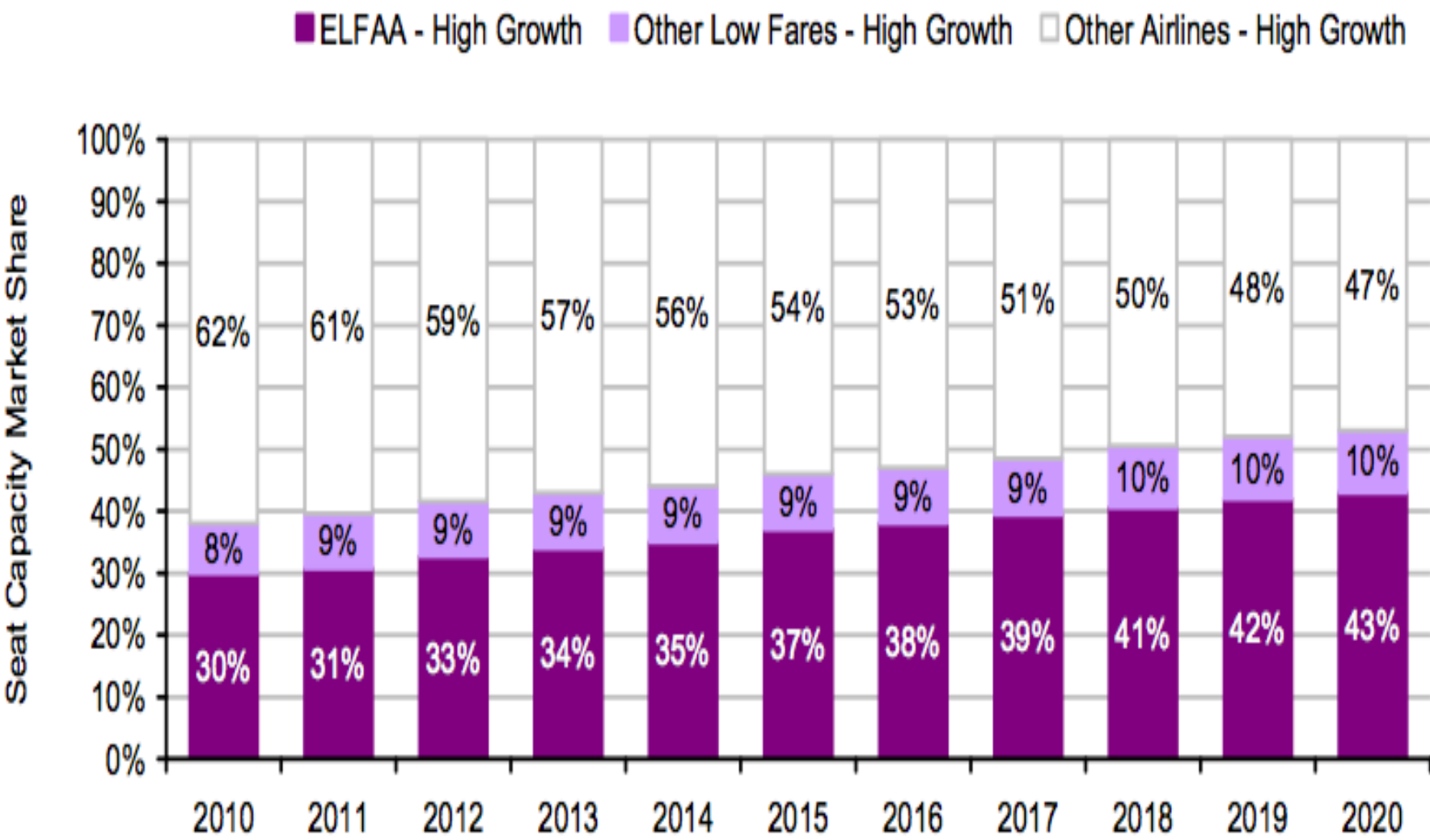
Novembre 2010

LES VERTUS CACHÉES DU LOW COST AÉRIEN

fondapol
FONDATION POUR
L'INNOVATION
POLITIQUE

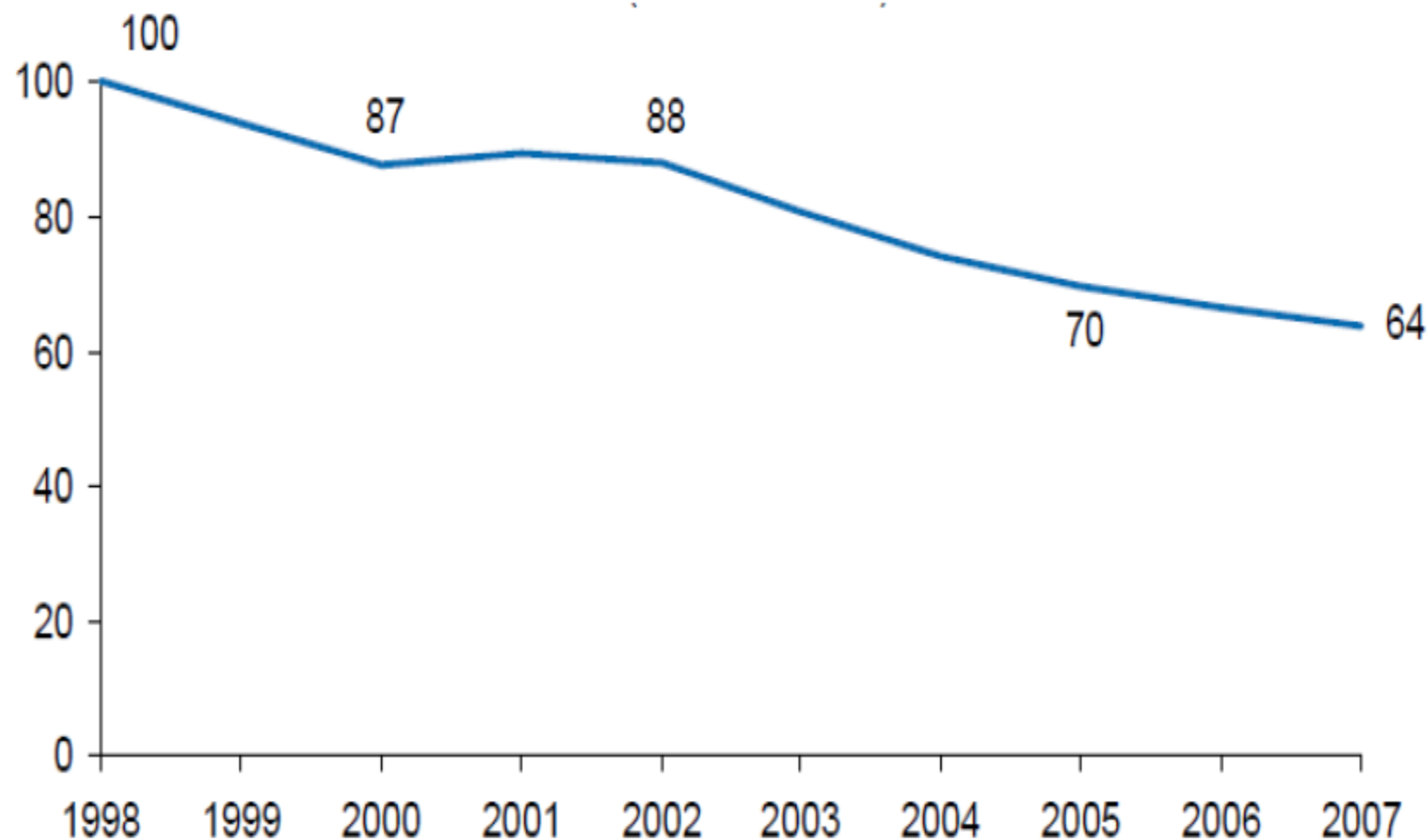
Emmanuel COMBE

Figure 4.5: Low Fares Airline Forecast Annualised Passenger Market Share High Growth



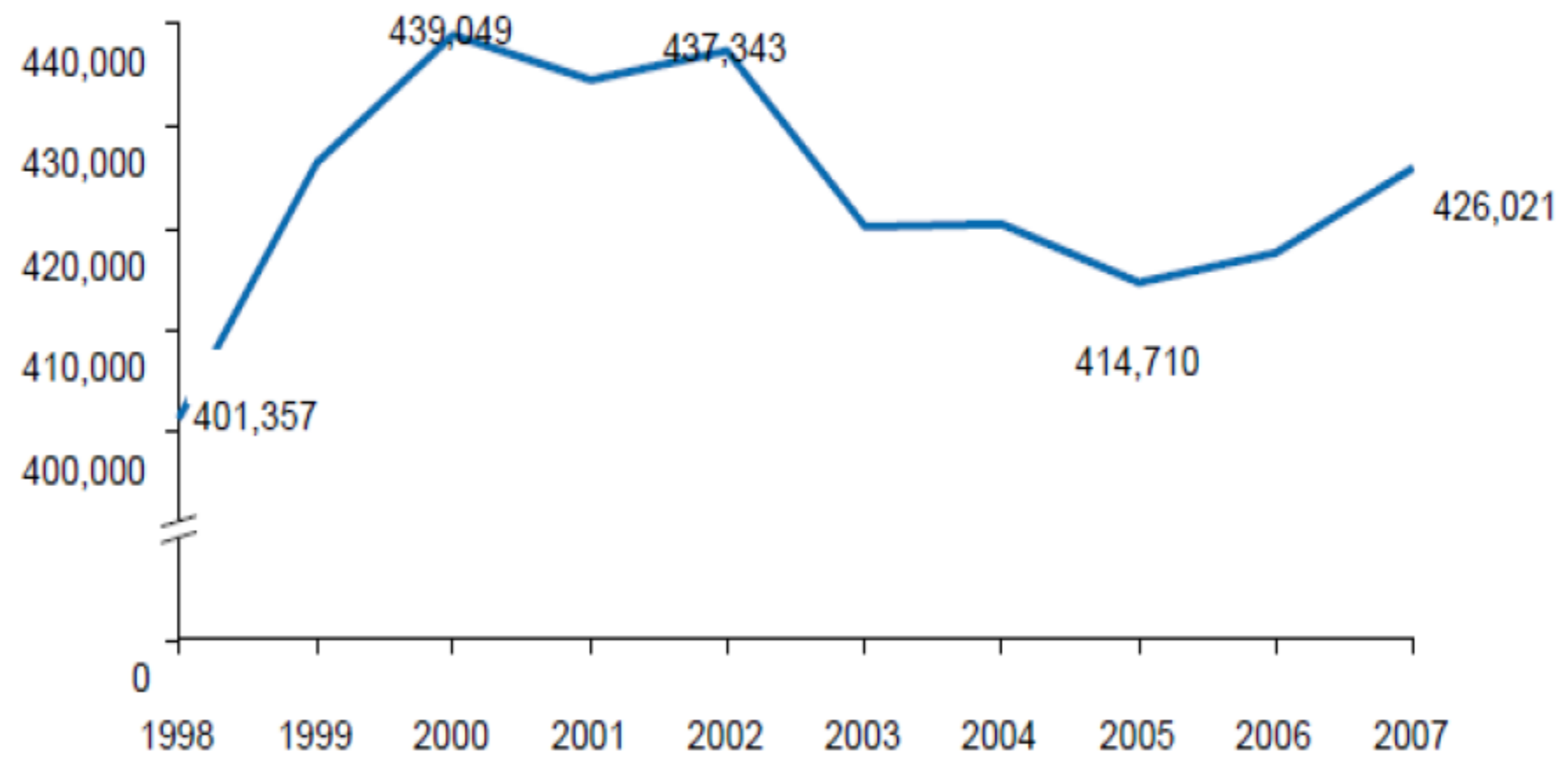
Source: York Aviation analysis of OAG data.

**Graphique 3 Nombre d'employés dans l'aérien pour 1000 passagers
(Union Européenne)**



Source : Commission Européenne

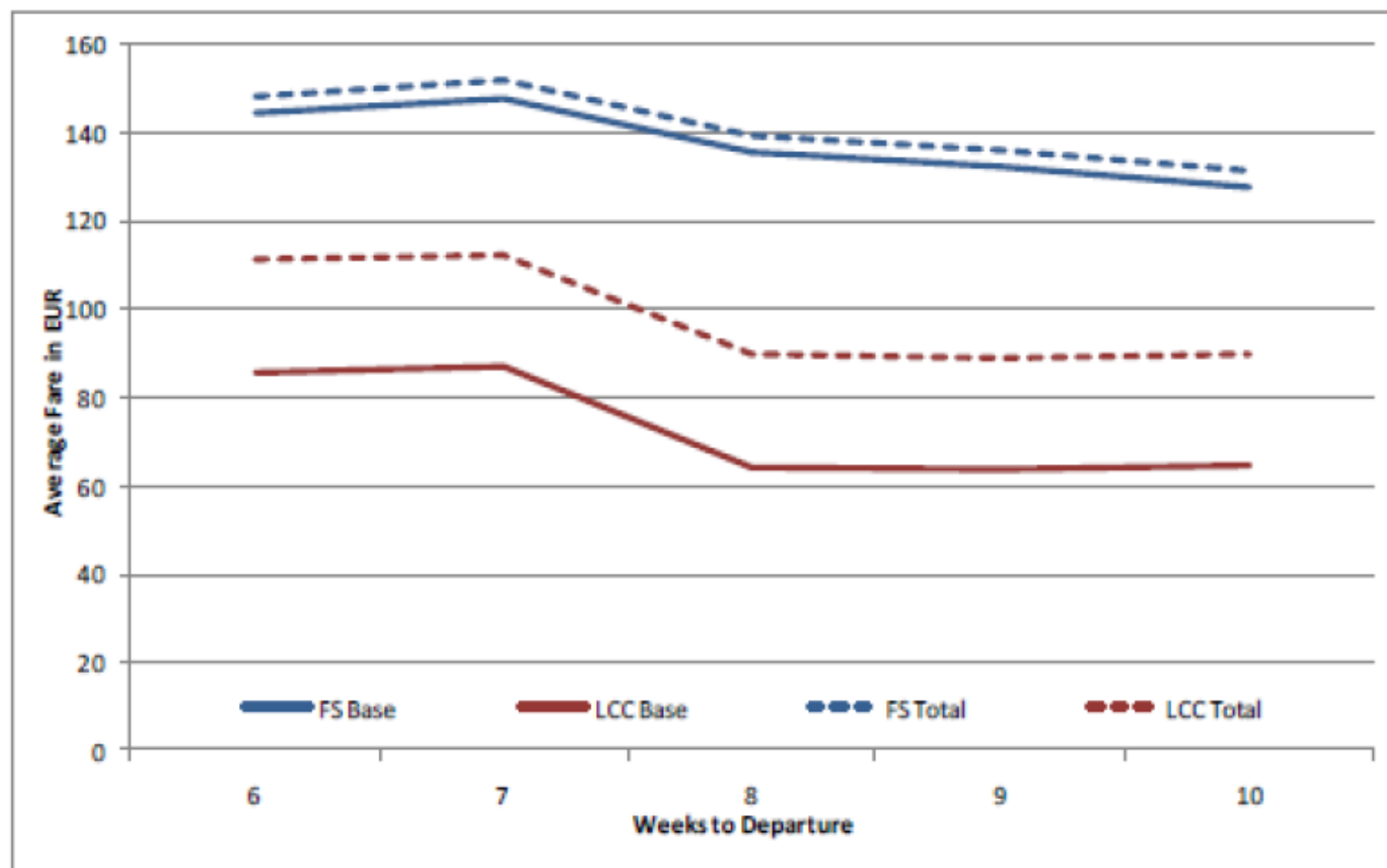
**Graphique 4 Evolution total de l'emploi dans le transport aérien
(Union Européenne)**



Source : Commission Européenne

Graphique 1 : Prix moyens des billets selon la date de réservation

(low cost et compagnies historiques ; sans frais annexes/avec frais annexes)

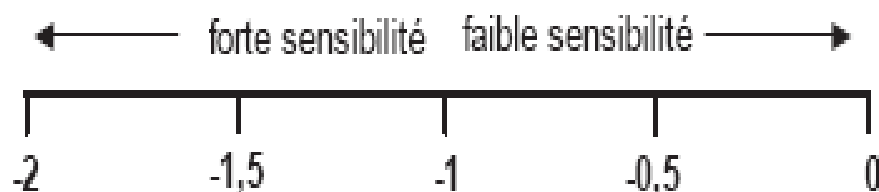


Source : RDC [2011]

Tableau 2 : Réaction tarifaire des firmes installées (Source : «Actual, adjacent and potential competition. Estimating the full effect of Southwest Airlines», *Journal of Transport, Economics and Policy*, 2001)

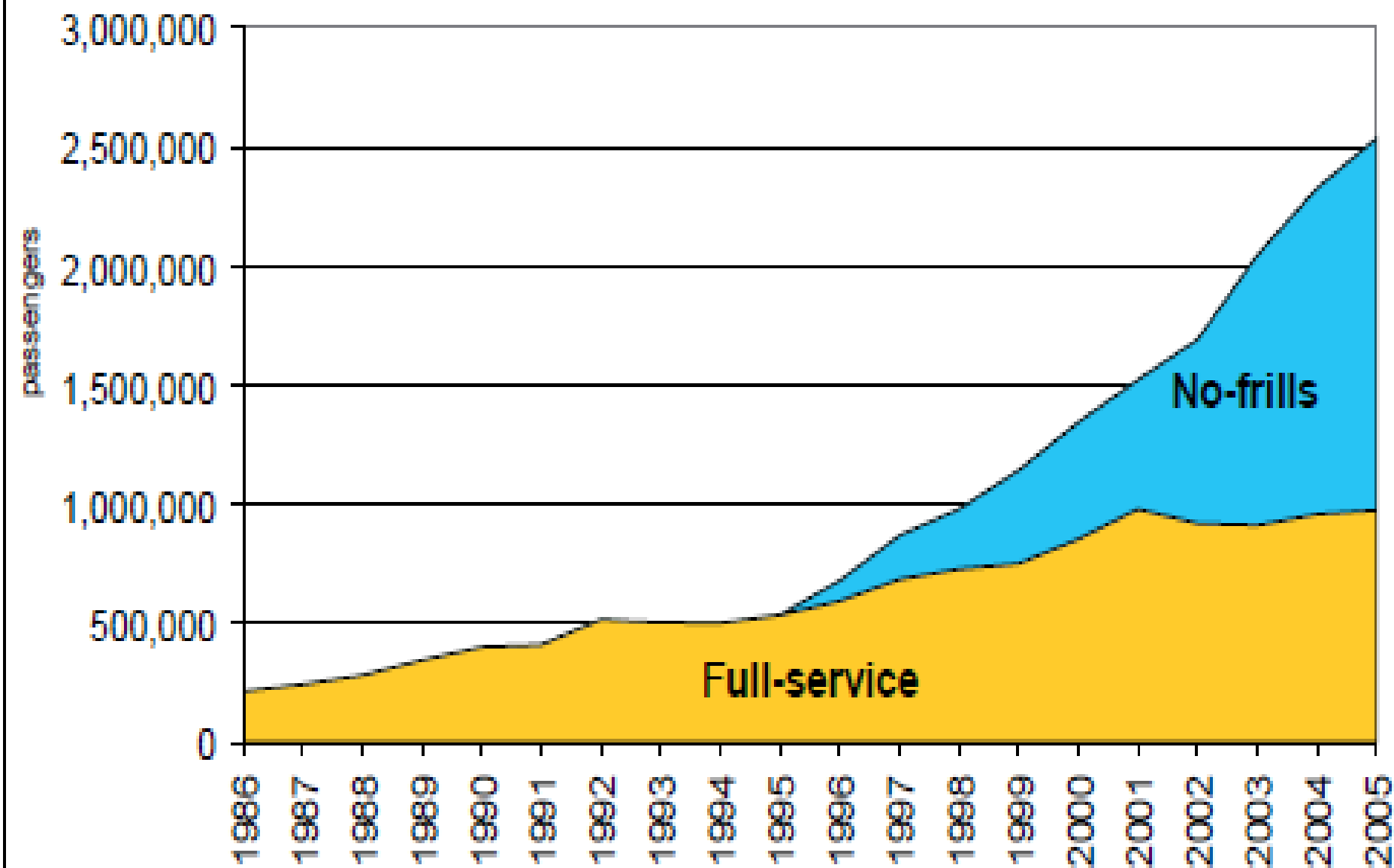
Degré de concurrence	Effet sur le prix des billets des compagnies installées
<i>Concurrence effective</i>	
– même aéroport de départ et d'arrivée	– 46,2 %
– même aéroport de départ/aéroport d'arrivée substituable	– 26,4 %
– aéroport de départ et d'arrivée substituables	– 15,4 %
<i>Concurrence potentielle</i>	
– même aéroport de départ et d'arrivée	– 33 %
– même aéroport de départ/aéroport d'arrivée substituable	– 13,1 %

- impact du prix sur le trafic :



Liaison internationale long-courrier	Travaux antérieurs à 2003 (1)	Voyages d'affaires	-0,47	-0,27	-0,20
		Voyages d'agrément	-1,65	-1,04	-0,56
	Modèle CAA (2)	Voyages d'agrément	-0,8 ↔ -0,7		
	Modèle DGAC (3)	Tous motifs confondus	-0,6		
Liaison court/moyen-courrier	Travaux antérieurs à 2003 (1)	Voyages d'affaires	-0,78	-0,7	-0,60
		Voyages d'agrément	-1,74	-1,52	-1,29
	Modèle CAA (2)	Voyages d'agrément	-0,7		
	Modèle DGAC (3)	Tous motifs confondus	-0,7		
Ensemble du réseau	Modèle OACI (3)	Tous motifs confondus	-0,67		

London/Barcelona



Graphique 1 : D'où viennent les clients du low cost aérien ? (Source : ELFAA, 2004)

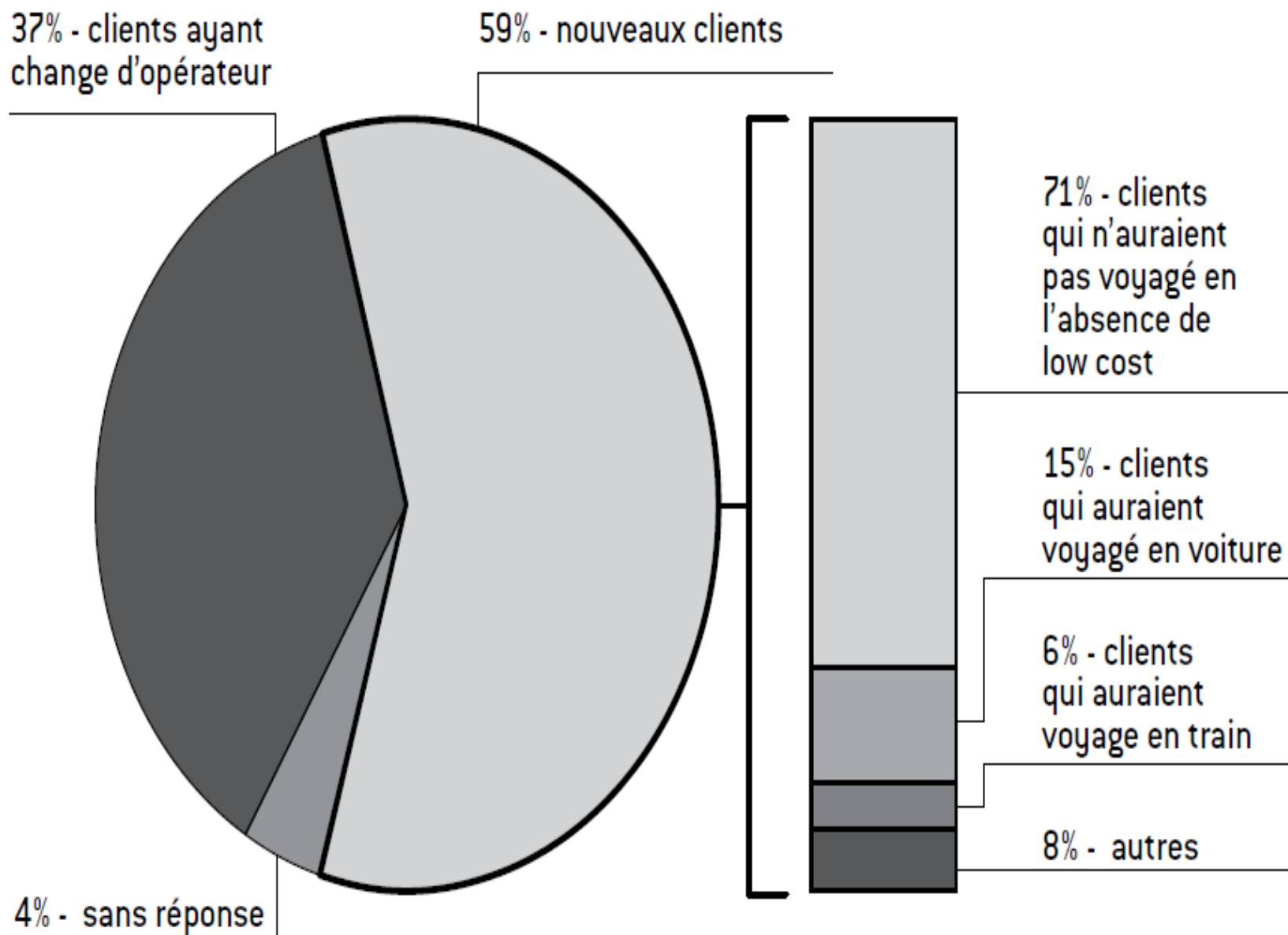


Tableau 7 Bilan en emplois de l'essor de l'aérien dans les régions françaises (2007)

	Total 5 aéroports	Reste Régions		Total Régions	
		Min	Max	Min	Max
Impact direct+indirect en emplois ETP	21 566	16 696	20 896	38 262	42 462
Impact direct+indirect total en M€ 2007	1 873	1 380	1 787	3 253	3 660
Impact induit en emplois ETP	36 662	28 383	35 523	65 045	72 185
Impact induit en M€ 2007	3 184	2 346	3 038	5 530	6 222
Impact total en emplois	58 228	45 079	56 419	103 306	114 647
Impact total en M€ 2007	5 057	3 727	4 826	8 783	9 883

Graphique 3 : Salaires horaires dans l'industrie manufacturière, minière, la construction et le transport routier. La dérégulation dans le secteur routier intervient principalement en 1979.

