ASSISES NATIONALES DU
TRANSPORT AÉRIEN
OBJECTIF PERFORMANCE !

PERFORMANCE AU SERVICE DES TERRITOIRES

Rapport des travaux

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

4

Assises nationales du transport aérien : objectif performance

6

Le mot du président du thème Perfomance au service des territoires

8

Le mot du président du thème Perfomance au service des territoires Outre-mer

10

Les travaux du thème Performance au service des territoires

12

Actes du colloque « Aéroports et territoires »

38

Actes du colloque « Transport aérien : un enjeu particulier pour l'Outre-mer »

64

Synthèse des travaux du groupe de travail « Liaisons d'aménagement du territoire »

SE RASSEMBLER, CRÉER LE DIALOGUE, CONSTRUIRE ENSEMBLE

OBJECTIF PERFORMANCE

ASSISES NATIONALES DU TRANSPORT AÉRIEN : OBJECTIFS ET ENJEUX

Confronté à de multiples défis tels que la mondialisation, la libéralisation, le développement du trafic aérien, l'émergence de nouvelles technologies et de nouveaux services mais aussi aux enjeux environnementaux, le transport aérien français devait se réinterroger, tenter d'identifier et d'analyser les différents leviers de transformation et se donner un cap pour être plus performant. C'était tout l'enjeu des Assises nationales du transport aérien qui ont associé l'ensemble des acteurs du secteur à une réflexion approfondie sur l'avenir du transport aérien avec pour objectif d'aboutir à une stratégie nationale.

La compétitivité du transport aérien français est un enjeu largement partagé et souvent évoqué par les différents acteurs du secteur. En effet, le pavillon français a perdu 17 points de part de marché depuis 2000. À l'heure actuelle, il ne capte que 10% de la croissance annuelle du marché national. De nombreux rapports ont fait ce constat et souligné les dangers qui pèsent sur le transport aérien français. Ils ont débouché sur un certain nombre de propositions dont certaines ont été mises en œuvre et ont permis des avancées très concrètes. D'autres nécessitaient des études complémentaires ou des arbitrages complexes. Les Assises avaient pour ambition d'aller plus loin sur ce sujet.

Au-delà d'une relance de l'attractivité et de la compétitivité du pavillon français, au delà des préoccupations économiques des acteurs du transport aérien, de multiples enjeux existent notamment en matière d'environnement, de désenclavement des territoires et de continuité territoriale, de maillage aéroportuaire, de sûreté, d'emploi et de formation professionnelle, d'innovations et d'amélioration de l'expérience du passager, de dialogue social ou encore de simplification administrative et opérationnelle. Il s'agissait d'aborder l'ensemble de ces sujets notamment pour donner les moyens au pavillon français de suivre les mutations du secteur.

Les Assises devaient donc permettre à la fois de relever le défi de la compétitivité du transport aérien français et de s'inscrire dans une perspective de long terme, celle d'un transport aérien durable et qui réponde de mieux en mieux aux attentes des passagers et des territoires.

Organisation

Un fil conducteur a structuré la réflexion commune : la performance collective. Plus large que la notion de compétitivité économique, l'idée de performance collective a rappelé que plusieurs leviers existaient pour améliorer la compétitivité. Les thèmes de réflexion des Assises se sont donc articulés autour de cinq axes : la performance économique, la performance au service des territoires, la performance environnementale, la performance et l'innovation au service des passagers et la performance sociale. Chaque thématique était présidée par un ou plusieurs présidents, personnalités qualifiées et indépendantes.

Pour recueillir les attentes du secteur, identifier les différentes propositions d'amélioration et en débattre, les Assises nationales du transport aérien ont été organisées selon une démarche ouverte et participative. L'objectif était de faire dialoguer tous les acteurs, qu'ils soient industriels, élus ou citoyens, riverains des aéroports et usagers du transport aérien, au travers de colloques, de groupes de travail ainsi que via une consultation du grand public sur un site internet dédié.

Avant-propos

Le présent rapport a vocation à rendre compte de l'ensemble des travaux de la thématique avec l'objectif de présenter de manière exhaustive toutes les idées et attentes qui ont été exprimées. Ce rapport n'engage en rien le Gouvernement et ne préjuge pas des orientations qui seront finalement retenues par celui-ci.

LE MOT DU PRÉSIDENT DU THÈME

PERFORMANCE AU SERVICE DES TERRITOIRES

Alain ROUSSET est président de la région Nouvelle-Aquitaine et président de l'Eurorégion Aquitaine-Euskadi. Il a exercé de nombreux mandats locaux. Alain ROUSSET fut entre autres président du conseil régional d'Aquitaine de 1998 à 2015, président de la Communauté urbaine de Bordeaux entre 2004 et 2007, et maire de Pessac de 1989 à 2001. Il fut également député de la septième circonscription de la Gironde de 2007 à 2017. Il a présidé l'Association des Régions de France de 2004 à 2017.

S'intéresser à la performance au service des territoires dans le cadre des Assises nationales du transport aérien, c'est d'abord se féliciter du maillage aéroportuaire français exceptionnel valorisé lors de ces Assises. C'est aussi faire le constat que si la desserte de nos territoires s'est souvent pensée en termes autoroutiers et ferroviaires, la desserte aérienne garde tout son sens en tous points de nos territoires. Les compagnies aériennes françaises et étrangères assurent en effet des liaisons, inter-régionales ou à destination de Paris, essentielles au désenclavement et au développement du tissu économique local. Ces liaisons favorisent ainsi la préservation de l'emploi dans des régions peu ou mal desservies par les autres modes de transport. Elles ouvrent aussi nos territoires à l'Europe et au monde dans certains cas, offrant alors un outil précieux pour le développement touristique notamment. Par ailleurs, les aéroports offrent à nos territoires des opportunités de développement économique, autour des filières de maintenance, de déconstruction, de sécurité, mais également autour des enjeux d'innovations environnementales pour des avions plus verts.

On le comprend, l'enjeu de ces Assises était bien de réfléchir à la meilleure façon d'assurer à chacun de nos territoires la connectivité dont il a besoin. Il s'agissait finalement d'une invitation à prolonger le travail exploratoire mené par le Conseil Supérieur de l'Aviation Civile en janvier 2017 sur le « maillage aéroportuaire français ». Ce travail avait notamment proposé une typologie fonctionnelle des aéroports français et invité les Régions à jouer un rôle actif pour la définition et la mise en œuvre d'un maillage aéroportuaire adapté à son époque et aux défis que le transport aérien d'un côté, les territoires de l'autre, ont à relever. Ce rapport avait également considéré que la participation majoritaire de l'État et des acteurs publics locaux demeure essentielle au contrôle des aéroports d'intérêt national.

Ces Assises ont permis d'affirmer le besoin de mettre en place un dialogue stratégique renforcé avec les régions que la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) a désignées chefs de file pour l'aménagement du territoire et le développement économique. Les débats lors des Assises ont particulièrement mis en avant l'intérêt pour elles de se doter de visions stratégiques pour la connectivité aérienne de leur territoire et de l'offre aéroportuaire sur celui-ci. Les stratégies aéroportuaires que certaines ont d'ores et déjà adoptées sont des exemples concrets de cette réflexion d'intégration des enjeux liés aux nouvelles mobilités et à l'intermodalité. Ainsi, les liaisons aériennes ont toute leur place dans les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires instaurés là aussi par la loi NOTRe. L'État devra porter ses propres ambitions au travers de la loi d'orientation des mobilités et accompagner ces réflexions et ces partenariats, par le dialogue et les actions administratives nécessaires, avec le concours essentiel des Régions.

Le levier dont dispose l'État avec les liaisons aériennes dites d'aménagement du territoire (LAT) a également été abordé. Un groupe de travail sur les LAT a pu dans le cadre de ces Assises explorer tout particulièrement ce sujet, et de nombreuses suggestions et pistes de travail ont été dégagées avec une dynamique partenariale qu'il convient là encore de souligner. Ces travaux devraient nous conduire à élaborer, ensemble, une nouvelle politique applicable aux LAT.

Ces Assises auront ainsi permis d'aborder l'ensemble des possibilités autour de débats riches, complets et passionnés pour lesquels je voudrais remercier l'ensemble des participants. J'ai en effet le sentiment que grâce à cela un consensus s'est dégagé entre collectivités, acteurs économiques et l'État, pour renforcer l'attractivité de nos territoires par le biais de leur connectivité aérienne. Ceci offre une base solide pour les prochaines actions du Gouvernement.

LE MOT DU PRÉSIDENT DU THÈME

PERFORMANCE AU SERVICE DES TERRITOIRES OUTRE-MER

Serge LETCHIMY est député de la troisième circonscription de la Martinique. Urbaniste de profession, ancien directeur général de la société d'économie mixte d'aménagement de Fort-de-France (SEMAFF), il est député de la Martinique depuis 2007. Il est actuellement membre de la commission des affaires économiques de l'Assemblée. Serge LETCHIMY a exercé de nombreux mandats locaux (notamment maire de Fort-de-France de 2001 à 2010, président de la communauté d'agglomération du Centre de la Martinique (CACEM) de 2001 à 2008 et président du conseil régional de la Martinique de 2010 à 2015).

Parce que la France ne serait pas la même sans les Outre-mer, il n'était pas concevable d'envisager une réflexion sur la performance au service des territoires dans le cadre des Assises nationales du transport aérien sans y intégrer une réflexion dédiée aux territoires ultra marins. Ceux-ci sont en effet multiples et s'ils rencontrent des problématiques similaires à ceux de la France continentale, ils ne se caractérisent pas moins par des spécificités fortes dont il convient de tenir compte.

Le dynamisme d'un territoire d'Outre-mer dépend en effet, peut-être plus fortement qu'ailleurs, de sa situation géographique et de sa connexion au monde, tout particulièrement celui qui l'entoure au niveau régional, autant qu'à l'hexagone. Il dépend aussi de la qualité des infrastructures aéroportuaires et de la compétitivité des offres de transport. Il est enfin lié à l'attractivité que peut exercer le territoire à l'échelle de sa région comme du monde. Ce constat posé, notamment lors du colloque organisé le 10 juillet 2018 conjointement par les ministres des transports et des Outre-mer, les débats au sein des Assises ont permis d'en creuser les multiples facettes et de dégager des pistes de travail. Aucun sujet n'aura été laissé de côté. Que ce soit le renforcement des liens aériens régionaux et avec l'hexagone, la qualité et les tarifs des dessertes ultra-marines ou les conditions d'un développement économique renforcé par le biais des voies aériennes, les enjeux et les défis ont été posés et analysés pour tracer des voies d'action pour l'avenir. Cette action sera, par nature, vu le sujet, interministérielle et à développer en lien étroit avec les collectivités ultra-marines.

Je veux ici remercier l'ensemble des participants à ces travaux. Par leur implication et leur travail, ils permettent aujourd'hui d'envisager des perspectives de réalisation à court terme qui viennent renforcer la dynamique créée par d'autres Assises, celles des Outre-mer. Le jeudi 28 juin 2018 la ministre des Outre-mer, Annick Girardin, a remis au Président de la République, à l'Élysée, le produit de ces Assises, le Livre bleu des Outre-mer devant constituer la feuille de route du quinquennat pour les Outre-mer. Je formule ici le souhait que le transport aérien, grâce à ses propres Assises et aux actions qui en ressortiront, puisse y trouver pleinement sa place pour une action gouvernementale complète et efficace au service des territoires ultra-marins.

LES TRAVAUX DU THÈME

PERFORMANCE AU SERVICE DES TERRITOIRES

ACTES DES COLLOQUES ET SYNTHÈSES DES GROUPES DE TRAVAIL DU THÈME PERFORMANCE AU SERVICE DES TERRITOIRES

Colloque « Aéroports et territoires » p12

Colloque « Transport aérien : un enjeu particulier pour l'Outre-mer » p38

Groupe de travail « Liaisons d'aménagement du territoire » p64

ACTES DU COLLOQUE
AÉROPORTS ET TERRITOIRES

Le 3 octobre 2018

DISCOURS INAUGURAUX
Élisabeth BORNE, ministre chargée des Transports

Monsieur le Ministre de la Cohésion des Territoires,
Cher Jacques,
Monsieur le Président de la Région Nouvelle-Aquitaine,
Cher Alain,
Mesdames et messieurs les élus,
Mesdames et messieurs,

La politique de mobilité que je porte vise à mettre en relation nos concitoyens, nos territoires et nos entreprises, dans toute leur diversité, à toutes les échelles géographiques, sans assignation à résidence et au plus proche des besoins de mobilité quotidienne de chacun.
Cette ambition et cette politique, je les porte en particulier au travers de la loi d'orientation des mobilités que je présenterai prochainement au Conseil des ministres.
Vous le savez, je suis très attachée à ce que la politique de mobilité soit au service de tous les territoires qui, tous, ont droit à une desserte adaptée et performante.
C'est pourquoi j'ai le plaisir d'ouvrir le colloque de ce jour, « Aéroports et territoires », avec le ministre de la Cohésion des Territoires, Jacques Mézard, que je remercie chaleureusement.
Et c'est pourquoi, Jacques et moi-même souhaitons que ce colloque soit l'occasion d'écouter les collectivités territoriales, notamment les Régions, qui sont des acteurs majeurs des politiques de mobilité.
Ce colloque est le dernier des Assises nationales du transport aérien que j'ai lancées en mars dernier. Si nos Assises ont donné lieu à de nombreux événements, partout en métropole et dans nos territoires d'outre-mer, c'est parce qu'il est essentiel que l'État et les collectivités construisent ensemble la mobilité d'aujourd'hui et de demain, en évitant l'écueil d'une approche - parfois encore - centralisatrice. Et je sais, cher Jacques, que tu y es attentif.
Permettez-moi aussi de remercier très sincèrement Alain Rousset qui, au-delà du colloque de ce jour, a accepté de présider le thème des Assises « Performance au service des territoires ». Nous avons déjà eu le plaisir d'échanger avec Alain sur les enjeux de ce thème et je sais compter sur votre engagement pour que les territoires se saisissent pleinement des compétences qui sont les leurs.
Le colloque qui nous réunit aujourd'hui est la dernière étape de cette phase de concertation avec l'ensemble des acteurs et de réflexion approfondie sur l'avenir du transport aérien. Il s'agira ensuite de tirer le bilan de cette phase et des attentes qui ont été exprimées. Puis viendront les décisions.
Alors peut-être un mot de clarification sur le calendrier des Assises. J'entends évidemment - et je partage - les impatiences qui ont pu s'exprimer. Mais nul ne peut ignorer certains changements qui sont intervenus dans le secteur au cours de ces mois. Nous devons évidemment en tenir compte dans nos Assises. Je tiens en tout cas à vous confirmer mon engagement et ma détermination.
Mais, pour aujourd'hui, quelles sont les principales questions qui nous sont posées ? Pour ma part, j'en vois deux :
Tout d'abord, les politiques de mobilité et d'aménagement des territoires appellent une complémentarité entre tous les modes de transport. Le transport aérien y a naturellement toute sa place. Je suis convaincue que pour certains territoires, le transport aérien peut apporter des réponses concrètes et rapides aux problèmes d'enclavement que subissent nos concitoyens et nos entreprises. Ensuite, la question du maillage aéroportuaire de notre territoire est fréquemment posée. Notre pays a-t-il trop, ou trop peu, d'aéroports ? Les travaux conduits en 2016 par le commissariat général à l'égalité des territoires, à la demande du conseil supérieur de l'aviation civile, ont montré qu'il convient d'éviter de répondre à cette question avec dogmatisme ou par une approche « comptable », mais qu'il faut s'interroger sur la vocation et la complémentarité des différents aéroports. Je suis convaincue que le véritable enjeu, c'est celui d'une politique d'aménagement régional qui réponde avec efficacité, efficience même, aux besoins de nos concitoyens et de nos entreprises. Une politique qui contribue au développement et à l'attractivité des territoires.

Quel chemin, donc, pouvons-nous tracer ensemble pour répondre à ces enjeux ? Le point de départ me semble être une stratégie régionale. La Loi NOTRe a désigné les Régions chefs de file pour l'aménagement du territoire et le développement économique. C'est l'occasion pour les Régions :

- d'exprimer leur vision stratégique des enjeux liés à la connectivité aérienne de leur territoire, en France comme à l'international ;

- de rechercher une plus grande cohérence de l'offre aéroportuaire et aérienne, en examinant la réalité des besoins et la complémentarité avec les autres modes de transport ;
- enfin, d'intégrer, à l'échelle régionale, les enjeux de desserte des aéroports par les transports en commun.

Cette vision stratégique me semble avoir vocation à s'exprimer au travers des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires instaurés par la loi NOTRe. Je suis convaincue que cette vision pourra concilier les objectifs d'aménagement du territoire, de développement économique et de concurrence loyale entre plateformes, et, dans le même temps, aboutir à une allocation plus efficiente de l'argent public, dans le respect des règles européennes sur les aides d'État. L'expérience acquise par certaines Régions le démontre. Vous serez invités à en débattre aujourd'hui.

Depuis les apports de la loi NOTRe et l'affirmation du rôle des Régions, quel appui l'État peut-il apporter à la mise en œuvre des stratégies régionales ?

En premier lieu, je souhaite que l'État se tienne aux côtés des Régions pour permettre la gouvernance territoriale la plus appropriée. Pour les grands aéroports régionaux, j'entends que certaines collectivités souhaiteraient avoir la possibilité de monter au capital des sociétés aéroportuaires auquel l'État est présent. D'autres pourraient appeler de leurs vœux une nouvelle étape de décentralisation. La loi NOTRe de 2015 a en effet ouvert la possibilité pour les collectivités volontaires de se voir transférer à titre gratuit la propriété et la compétence d'autorité délégante d'aéroports qui ne sont pas d'intérêt national. Les Régions ont donc la possibilité d'être force de proposition. Et je serai particulièrement attentive aux points de vue qui s'exprimeront aujourd'hui.
Ensuite, je souhaite que l'État collabore d'avantage avec les Régions pour contribuer à répondre aux besoins de connectivité aérienne, notamment internationale. L'enjeu pour la croissance économique est clair. C'est une attente que les collectivités territoriales ont tout aussi clairement exprimé lors des Assises. J'ai donc décidé de mieux associer les Régions à la préparation des négociations internationales sur les droits de trafic, d'augmenter le nombre de villes françaises pouvant être desservies, et de réserver des enveloppes de droits de trafic pour leur desserte. C'est une démarche que j'entends mener pour soutenir le développement des aéroports en région, de nos territoires et de nos entreprises. Et, naturellement, sans affaiblir pour autant notre hub national.

Pour les aéroports plus petits, l'État accompagnera également les Régions en simplifiant les règles administratives sur les aides d'État. Les collectivités bénéficieront d'un cadre simplifié pour participer au financement des investissements et couvrir le déficit d'exploitation lorsque l'aéroport accueille moins de 200 000 passagers par an. Ce cadre simplifié permettra, sous certaines conditions, d'éviter le long processus de notification préalable à la Commission européenne.

Pour les plus petits aéroports, l'État accompagnera les Régions en créant les conditions d'une meilleure concertation pour la définition des « points de passage frontaliers ». Ces points de passage sont essentiels pour la viabilité économique de certains petits aéroports, pour l'attractivité des territoires et leur ouverture sur le monde. Le député Jean-Baptiste Djebbari a mené une large concertation sur le sujet entre les services de l'État et les acteurs du transport aérien. Je souhaite que cette concertation entre l'État et les entreprises soit pérennisée au-delà des Assises, pour aboutir à la mise en place d'un contrôle adapté à la diversité des situations des aéroports français. L'appui des ministères des Finances et de l'Intérieur seront bien sûr nécessaire.

Enfin, pour le financement de la sécurité et de sûreté aéroportuaires, la solidarité entre aéroports français est une condition nécessaire à l'équilibre global du secteur. C'est pourquoi je souhaite confirmer la vertu du système de péréquation de la taxe d'aéroport, que d'aucuns questionnent parfois. Au fond, l'enjeu du financement des missions régaliennes me semble moins celui du dispositif de solidarité entre aéroports que celui de la compétitivité, dans la mesure où, en France, actuellement, le financement repose exclusivement sur les transporteurs aériens. Je souhaite que les collectivités puissent saisir l'occasion que donne ce colloque pour s'exprimer sur cette question, bien sûr en gardant à l'esprit les contraintes qui pèsent sur les finances publiques.

Vous le voyez, l'État sera un partenaire des Régions et des collectivités, au service d'une desserte équilibrée et inclusive de nos territoires.
Je sais aussi que vous êtes nombreux à souhaiter que l'État remplisse pleinement son rôle de régulateur économique, pour garantir une répartition équitable de la valeur. Car il en va de la compétitivité économique de l'offre aérienne et donc de l'attractivité des territoires. Dans le respect des rôles de chacun, je sais que nous avons en commun la volonté d'une régulation indépendante des intérêts particuliers, et qui fixe les bonnes incitations. Je pense par exemple à l'efficacité de l'exploitation, à la qualité du service public aéroportuaire et à la pertinence des développements d'infrastructures. C'est l'objet de la deuxième table ronde de ce jour et je serai là encore attentive à vos expressions.

Je souhaite donc un État partenaire des territoires, un État régulateur. Mais l'État, et naturellement le Ministre, cher Jacques, veillent aussi à la cohésion des territoires.
Vous le savez, je porte une politique raisonnée de relance des liaisons aériennes d'aménagement du territoire. Lorsque l'offre du marché est insuffisante et qu'il n'existe pas d'alternative ferroviaire ou routière satisfaisante, ces liaisons, subventionnées par la puissance publique, sont une réponse efficace au désenclavement des territoires. L'apport de financements publics a une nécessaire contrepartie : l'exigence d'un service fiable et de qualité. J'ai eu l'occasion de le dire cet été aux dirigeants de HOP!. J'ai également eu l'occasion d'en discuter avec le nouveau directeur-général du groupe Air-France-KLM et de lui dire les fortes attentes du Gouvernement, de nos territoires et de nos entreprises dans ce domaine.

Les travaux sur les liaisons d'aménagement du territoire ont été présidés par le préfet Claude Morel. Et je souhaite le remercier. Je souhaite aussi remercier les collectivités territoriales et les organisations professionnelles pour leur implication : leur expérience et leur vécu sont indispensables pour la pertinence des réflexions.

Ces travaux ont d'ores et déjà abouti à des résultats. Beaucoup d'entre vous ont souhaité que soit clarifiée la répartition des compétences entre l'État et les collectivités pour l'organisation de services aériens. En réponse, nous travaillons à l'élaboration d'un guide méthodologique dont Jacques Mézard vous reparlera dans un instant. C'est un premier résultat.

Le second résultat, je suis heureuse de vous l'annoncer, c'est l'augmentation du budget dédié aux liaisons d'aménagement du territoire, qui seront dotées de 15 millions d'euros supplémentaires dès 2019, soit un budget multiplié par quatre par rapport aux années précédentes pour ces liaisons métropolitaines.

Après des années de désengagement, c'est un changement d'approche qui correspond à la politique que je porte pour les mobilités. Cet effort de l'État implique, aussi, qu'en se fondant sur leur stratégie régionale et leurs besoins de connectivité, les Régions, en lien avec les collectivités concernées, fassent connaître leurs priorités. Cette discussion est en cours et je souhaite qu'elle puisse aboutir au plus tôt. J'ai donc demandé à la DGAC d'organiser des rencontres bilatérales avec les régions concernées afin d'identifier, dans les semaines qui viennent, en association avec les collectivités et les aéroports, les projets de liaisons auxquelles l'Etat pourrait apporter son soutien sur la période 2019-2022.
Mesdames et messieurs, pour conclure, je vous invite à pleinement saisir l'occasion qui vous est offerte de débattre ensemble de vos visions stratégiques, du rôle que vous souhaitez donner aux aéroports, des instruments de gouvernance et de régulation que vous appelez de vos vœux. Car nous avons un objectif commun : celui d'aéroports au service de l'attractivité et du développement des territoires.

Je suis convaincue que pour certains territoires, le transport aérien peut apporter des réponses concrètes et rapides aux problèmes d'enclavement que subissent nos concitoyens et nos entreprises.
Élisabeth Borne

Permettez-moi enfin de convoquer Michel de Montaigne, qui écrivait dans ses Essais que « La parole est moitié à celui qui parle, moitié à celui qui écoute ». C'est dans cet esprit d'écoute et de compréhension mutuelle que je souhaite placer le colloque de ce jour. Et je vous invite à construire ensemble une vision renouvelée pour nos aéroports, au service de nos entreprises, de nos territoires et de nos concitoyens.
Je vous remercie.

Jacques MEZARD, ministre de la Cohésion des Territoires

Madame la Ministre, chère Élisabeth,
Monsieur le Président Rousset,
Mesdames et messieurs,

Je remercie Madame la Ministre des Transports pour son invitation. Nous travaillons ensemble, en toute confiance et avec une même vision de l'aménagement du territoire, qui se veut un aménagement pour tous les territoires. Je suis en charge de la cohésion des territoires – cela a un sens – et le transport aérien a un sens au niveau de la cohésion des territoires. Pour avoir géré pendant 16 ans, jusqu'en juin 2017, un aéroport relié par une ligne d'aménagement du territoire, je possède une certaine expérience de ce moyen de transport que l'on peut qualifier de « moyen de transport rapide pour gens pas pressés ».
Je suis très heureux des annonces de Madame la ministre chargée des Transports car elles témoignent de la prise en considération de deux éléments. Premièrement, le transport aérien est utile, dans notre pays, à l'intérieur du territoire, pour faciliter la mobilité et pour rétablir un équilibre territorial. Deuxièmement, ces annonces démontrent que le Gouvernement veut conforter ce moyen de liaison là où il est particulièrement utile. Et il est utile. En effet, 1 million de nos concitoyens peuvent être desservis grâce au transport aérien dans les territoires les plus enclavés. Nous avons donc besoin de conforter ces liaisons intérieures.

La gestion des aéroports et les lignes aériennes constituent deux sujets complémentaires mais différents. Pour avoir voté contre la loi NOTRe, vote que j'assume toujours avec une grande conviction, pour avoir remarqué qu'une partie des questions de compétence étaient réglées par la circulaire du 22 décembre 2015, ce qui est relativement original, je pense qu'il est aujourd'hui souhaitable de bien préciser le rôle des uns et des autres dans le fonctionnement des aéroports et des lignes d'aménagement du territoire. À ce sujet, je souhaite saluer la démarche conduite par le Président Rousset au travers de ce schéma régional, qui constitue une avancée très positive. Je salue également la prise de conscience des régions relative au fait qu'il est absolument indispensable de permettre à certains territoires de disposer de manière pérenne d'une ou plusieurs liaisons aériennes qui leur apportent l'oxygène vital.
Je suis moi-même issu d'un territoire dont les quelques entreprises de production fermeraient en quelques mois si l'avion cessait son activité. C'est une certitude car ce territoire est enclavé par la route, où l'on roule de plus en plus lentement, et parce que le train y fonctionne difficilement. Pour le monde économique, la seule solution réside alors dans l'aérien. Nous avons donc l'impérieuse nécessité d'apporter de la visibilité aux collectivités locales et de les sécuriser pour leur permettre de disposer d'infrastructures de qualité sachant qu'un aéroport par lequel transitent moins de 200 000 passagers annuels relève de conditions de fonctionnement particulières, mais de règles de sécurité aussi contraignantes que pour un aéroport important. La collectivité de petite ou de moyenne taille doit donc pouvoir s'adapter à ces contraintes et bénéficier d'un mode de gestion différent. Pour ma part, j'ai géré l'aéroport dont j'étais responsable dans le cadre d'une régie, qui fonctionnait nettement mieux que le système antérieur. Il est donc essentiel d'apporter aux collectivités des possibilités de gestion d'aéroport différenciées et de la simplicité quant à la question des lignes aériennes d'aménagement du territoire.

Nous sommes engagés sur la bonne voie et le travail réalisé par Elisabeth Borne et son équipe ne peut qu'être reçu avec une grande chaleur par tous ceux qui doivent gérer des aéroports régionaux et faire fonctionner des lignes d'aménagement du territoire.
Je ne peux conclure sans parler du fonctionnement actuel de ces lignes. En tant qu'utilisateur et ministre de la République, j'ai honte de la manière dont le transport aérien régional est assuré. Nos concitoyens font preuve d'une grande patience, car ils sont confrontés de manière répétitive à des retards, à des annulations et à des incidents en vol, tout au long de l'année. Cette situation est absolument intolérable. Au regard de ces dysfonctionnements, le rapport entre le nombre de passagers, le prix du billet et le financement de l'Etat et des collectivités soulève d'importantes questions. Il est temps de les affronter plutôt que d'envoyer aux collectivités des rapports succincts se contentant de constater les déficits. Notre pays a le devoir d'assurer des lignes aériennes qui fonctionnent normalement.
Je souhaite que ce message soit entendu, notamment par ceux qui portent des responsabilités et ne les assument pas toujours comme elles doivent l'être. Nous en sommes tout à fait conscients, Elisabeth Borne et moi-même. Nous devons le respect aux territoires parce que des hommes et des femmes y vivent. Il est inacceptable qu'ils ne soient pas tous traités dans les mêmes conditions. Je le dis à tous ceux qui sont présents à ce colloque, et à ceux qui ne le sont pas. Et je veillerai, en tant

que ministre de la Cohésion des Territoires, à rappeler ce principe constamment tant que je ne constaterai pas de progrès. De même, il serait temps que nos grands aéroports considèrent les lignes d'aménagement du territoire comme des lignes normales.
Voilà ce que je pense et ce que nous allons faire.

Alain ROUSSET, président de la région Nouvelle-Aquitaine et président du thème « Performance au service des territoires »

Madame la Ministre des Transports,
Monsieur le Ministre de la Cohésion des Territoires,
Chers amis,

Nous avons essayé, avec vos collaborateurs du ministère des Transports, de replacer la problématique des liaisons aériennes et des aéroports dans le cadre de l'aménagement du territoire. Pour les collectivités et les entreprises d'une zone entourant un aéroport, celui-ci constitue un outil d'attractivité économique et sociale indispensable. Il convient néanmoins de résoudre les problématiques de gestion et de propriété. S'agissant du capital, je suis comme Monsieur le ministre de la Cohésion des Territoires résolument favorable au maintien du caractère public des aéroports, y compris pour ceux de la taille de l'aéroport de Bordeaux. J'ai donc exprimé, dans le cadre du groupe de travail « Performance au service des territoires », mon hostilité à l'égard de la privatisation des aéroports, pour trois raisons que les Canadiens ont démontrées depuis très longtemps au travers de leur analyse des partenariats publics-privés : perte de compétence de la puissance publique ; perte d'ingénierie ; coût beaucoup plus élevé qu'avec un pilotage public ou parapublic.

La faiblesse de la puissance publique en termes de compétences et d'ingénierie coûte cher à notre pays dans tous les domaines. En outre, nous savons que les équipements privatisés restent souvent gérés par les hauts fonctionnaires qui rejoignent le repreneur. En tant que Président de la région Nouvelle-Aquitaine, je suis donc résolument contre la privatisation de l'aéroport de Bordeaux. Alain Juppé partage pleinement ma position. Lorsqu'une concurrence existe entre aéroports, nous ne pouvons que la laisser s'exercer, en aidant tous les aéroports.

Ce discours ne revient pas à dire que les opérateurs privés n'auraient pas de rôle à jouer. Néanmoins, après l'exemple des autoroutes, les réflexions en cours visant à trouver des financements pour nos infrastructures ne doivent pas nous amener à reproduire avec les aéroports des bêtises aussi flagrantes pour la dépense publique, la compétence publique et l'avenir de notre pays. Il est d'autant plus grotesque d'avoir vendu l'aéroport de Toulouse aux Chinois que c'était le meilleur moyen de leur permettre de copier les activités stratégiques d'Airbus. Cette situation résulte des considérations court-termistes du ministère des Finances, qui mériterait de reconstituer ses compétences sur l'analyse de la gestion des aéroports.

La plupart des autres aéroports sont gérés par des syndicats

mixtes. Pour ma part, à l'issue de cette période de réduction des moyens et de regroupement des chambres de commerce sur certaines grandes utilités, je ne rejette pas l'idée qu'elles puissent être concessionnaires d'aéroports. Cette solution présente également un intérêt pour les aéroports et permettrait aux chambres de commerce de se professionnaliser dans la gestion des grandes infrastructures. Elle serait également favorable aux départements, notamment dans le cadre de leurs compétences liées au tourisme. Il convient néanmoins d'adapter les textes pour éviter la problématique posée par la loi NOTRe, que j'ai votée, et permettre un vrai partenariat au niveau territorial afin de renforcer les moyens alloués aux lignes d'aménagement du territoire.
Nous avons dû tripler le budget alloué aux aéroports de la région Nouvelle-Aquitaine et si les départements et les agglomérations ne contribuaient pas à leur financement, le Conseil Régional devrait supporter à lui seul un budget de 45 millions d'euros. Il convient donc de clarifier les attributions des différentes collectivités. Si le pilotage des aéroports revient intégralement à la région, il sera nécessaire de lui en donner les moyens. Une solution alternative, et qui me paraît préférable, consiste à établir un accord entre les collectivités et à désigner un chef de file.

Nous devons également résoudre les problématiques d'accessibilité, de transport en commun et de désenclavement des aéroports. Le conflit entre l'étalement urbain et l'installation de lignes en site propre est aussi important que le conflit entre l'étalement urbain et la défense des terres agricoles. Le schéma d'aménagement du territoire pourrait contribuer à la résolution de ces problématiques à condition de renforcer le pouvoir réglementaire des régions en termes d'urbanisme.
Alors même que la structure d'Air France était initialement liée à la puissance publique, quelle analyse cette dernière a-t-elle mené lors des fusions et des restructurations qu'a connues l'entreprise ? Air France assurant un service public et constituant un outil d'utilité publique, comment définir une vision et des recommandations pour l'entreprise ? Tout se passe comme si le secteur public et le secteur privé ne parvenaient plus à se parler, parce que le secteur public a perdu ses compétences. Or le privé a également besoin de grandes visions portées par l'État.
Nous nous sommes battus en région Aquitaine pour constituer un écosystème en matière de maintenance aéronautique. Il est néanmoins nécessaire de revoir les règles de la maintenance, en mettant en place des contrôles qui ne soient pas seulement des autocontrôles. L'aéroport et la ligne d'aménagement du territoire constituent une porte sur l'international et une condition d'attractivité. Ils sont aujourd'hui indispensables pour une ville comme Limoges, qui ne bénéficie ni de l'autoroute ni du train à grande vitesse, alors que la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse a vieilli. Il est donc nécessaire de renforcer la desserte aérienne.

S'agissant du financement des lignes d'aménagement du territoire, les sommes évoquées par Madame la Ministre représentent une part infime des montants gérés par Bercy. Cette annonce est néanmoins stratégique. Je suis disposé, avec Régions de France, à analyser si les régions sont disposées à prendre le relais. En l'état actuel des choses, elles s'y opposeront toutes. Néanmoins, dégager une somme de 15 ou 20 millions d'euros ne constitue pas un enjeu inatteignable à l'échelle d'un budget régional. Je note donc avec plaisir l'annonce des rencontres bilatérales entre les régions et la DGAC. Les régions sont disponibles pour travailler sur ce thème, à condition qu'une réflexion visant à assurer la cohérence entre le fer, la route et l'air soit conduite dans le cadre des futurs contrats de plan État-région. Il est en effet souhaitable que chaque territoire dispose d'une vision pour ses entreprises, dans le cadre d'une planification même à quinze ou vingt ans. Aujourd'hui, 60% des usines sont implantées à la campagne. Si elles la quittent parce que l'attractivité métropolitaine est trop forte, les campagnes mourront.

Je me permets également d'attirer votre attention sur ce constat, que documentent des travaux de recherche précis : les partenariats public-privé présentent un coût faramineux pour la dépense publique. Par ailleurs, les puissances publiques doivent conserver des compétences pour pouvoir dialoguer à armes égales avec leurs interlocuteurs du secteur privé. La perte des compétences entraîne un surcoût pour la collectivité et un manque de visibilité. De ce point de vue, il en est de même des aéroports comme des autoroutes.

TABLE RONDE

Interactions économiques entre les exploitants d'aéroports, les compagnies aériennes et les territoires : quelles sont leurs attentes ?

François THEOLEYRE
Adjoint au directeur du Transport aérien, direction générale de l'Aviation civile

Gérard LAHELLEC
Vice-président chargé des transports et des mobilités, région Bretagne

Jérôme ARNAUD
Directeur général adjoint, Edeis

Tanguy BERTOLUS
Président du directoire, aéroports de Lyon

Hélène ABRAHAM
Directrice générale adjointe, HOP!

LE RÔLE DE L'ÉTAT

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quelle est la vision de l'Etat sur la fonction des aéroports ? Quel est son rôle dans le maillage aéroportuaire ?

François THEOLEYRE
Un aéroport est une entité économique et un service public, dont les retombées économiques dépassent très largement l'entreprise qui le gère. Il a vocation à accueillir des flux de trafic et à permettre la mobilité des citoyens, le développement d'un tissu économique et l'accès à un certain nombre de services publics tels que la sécurité civile ou la santé. C'est donc par rapport à l'ensemble des impacts économiques des aéroports que doit s'organiser la politique aéroportuaire.
Le système aéroportuaire français a fortement évolué depuis la fin d'une importante vague de décentralisation en 2006, lorsque l'État a confié aux collectivités locales la gestion de 150 aéroports, sous des formes très variées. Il en résulte un tissu d'aéroports très hétérogène, y compris dans sa gouvernance et ses modalités d'exploitation. Parallèlement, l'État a conservé des plateformes principalement dédiées aux activités militaires et les aéroports de huit grandes métropoles ainsi que leurs plateformes satellites.
La gestion des plateformes relevant de la compétence de l'État a continué d'évoluer avec la création des sociétés aéroportuaires à partir de 2007. Les chambres de commerce et d'industrie ont ainsi été remplacées par des sociétés ad hoc, dotées de capitaux publics, dans le cadre d'un schéma concédant/concessionnaire plus affirmé, qui s'est encore développé avec la privatisation. Par ailleurs, l'État a confié directement à des opérateurs privés certaines de ses plateformes telles que les aéroports de Mayotte, de Tahiti et de Nantes.
Suite à ces évolutions, l'État s'est recentré sur son rôle de concédant et sur la régulation économique, même si dans ce champ également des changements importants sont intervenus avec la création d'une autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires en 2016 (ASI). La vérification de la juste rémunération des exploitants d'aéroports est donc sortie du périmètre de l'administration proprement dite, l'Etat conservant la responsabilité de définir la régulation économique.
La direction générale de l'Aviation civile considère que l'État doit continuer à se préoccuper du développement à long terme de ses plateformes. C'est la raison pour laquelle il a instauré un système dans lequel il fixe les grandes orientations stratégiques, qui peuvent aller au-delà de l'échéance du contrat de concession en cours pour s'assurer de la continuité de la stratégie. L'Etat approuve également des schémas de compétition générale dans l'optique d'assurer le développement des plateformes à très long terme. Nous associons les collectivités territoriales à l'élaboration de ces documents de planification, qui font l'objet de nombreuses concertations.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Comment les aéroports de la région Bretagne ont-ils trouvé leur place dans leur environnement territorial ?

Gérard LAHELLEC
Ils ont pris leur place il y a déjà quelques décennies puisque la région Bretagne totalisait récemment encore jusqu'à dix aéroports. Suite à la loi du 13 août 2004, la région est devenue dépositaire de cinq aéroports, dont quatre totalisent moins de 500 000 passagers par an. Nous nous sommes donc interrogés sur la vocation de ces aéroports et avons constaté qu'elle différait selon les cas. Nous leur assignons un objectif commun, celui de la performance, car nous n'avons pas pour objectif de maintenir artificiellement des équipements qui seraient inutiles. Si notre territoire comporte autant d'aéroports, c'est parce qu'il a besoin d'être connecté au reste du territoire national, à l'Europe et au monde. Ce n'est pas parce que nous avons cofinancé une LGV récemment que nous avons abandonné nos ambitions en matière de développement aéroportuaire.
La Bretagne présente une géographie complexe et possède par exemple un aéroport du côté de Dinard, dont la raison d'être essentielle, pour la collectivité régionale, réside dans l'activité

industrielle qui y est adossée. Sans cet aéroport, les 550 emplois assurés par Sabena technics n'existeraient pas. L'aéroport de Quimper se trouve dans une situation plus précaire du point de vue économique, alors qu'il est peut-être l'aéroport breton le plus utile au territoire qu'il dessert, sachant que l'avion est le moyen le plus performant pour relier la Pointe du Raz depuis Paris, permettant même l'aller-retour dans la journée. Cet aéroport possède donc une utilité publique qui n'est pas garantie seulement par les critères du marché sachant qu'il ne compte que 100 000 passagers.

Ce n'est pas parce que nous avons cofinancé une LGV récemment que nous avons abandonné nos ambitions en matière de développement aéroportuaire.
Gérard Lahellec

Bien que la loi du 13 août 2004 soit une loi de transfert plus qu'une loi de décentralisation, nous avons relevé le défi de la reprise de cinq plateformes aéroportuaires, qui atteignent toutes l'équilibre d'exploitation, sans intervention publique sur l'offre low cost.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Vous démontrez donc que la théorie selon laquelle un aéroport ne pourrait atteindre l'équilibre en deçà de 700 000 passagers par an est inexacte. La notion de petit aéroport est-elle faussée ?

Gérard LAHELLEC
La taille d'un aéroport doit s'évaluer par rapport aux besoins du territoire. En tant qu'autorité concédante, la région estime que la raison d'être de l'aéroport de Dinard ne réside pas dans le développement aérien, même si l'activité industrielle qu'il dessert n'existerait pas sans activité aérienne. Nous avons donc mutualisé la gestion de cet aéroport avec celle d'un autre aéroport de la région pour permettre à l'ambition publique de s'affirmer et de trouver l'équilibre économique. Nous avons également appliqué ce modèle à l'aéroport de Quimper, mais selon des critères totalement différents. Ce type de contrat ne peut être configuré qu'en tenant compte de la réalité du territoire.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quel doit être le rôle de l'État dans ce contexte ?

Gérard LAHELLEC
Le fait que les régions ne possèdent aucun pouvoir réglementaire est très problématique. Même si nous avons vécu des épisodes de décentralisation relativement positifs, les régions restent tributaires des choix de l'État. C'est par exemple l'État qui délivre les obligations de service public (OSP), selon ses critères, qui ne correspondent pas toujours à ceux des territoires. En outre, la région Bretagne s'est impliquée dans la réalisation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, non par choix, mais en application d'un projet voulu par l'État, à l'aune duquel nous avions défini nos contrats de concession. Nous devons donc relever un nouveau défi puisque ces contrats sont devenus totalement obsolètes avec l'abandon du projet.

Néanmoins, nous avons réussi à mettre en œuvre un dispositif qui permet d'atteindre l'équilibre d'exploitation. La principale difficulté réside dans l'association de l'autorité publique, c'est-à-dire les régions, à la décision politique réglementaire que l'État continue de gérer selon ses dogmes, ses critères et ses méthodes. Or la démonstration est apportée que le critère exclusif du marché ne fonctionne pas. Les OSP qui se bâtiraient sur cette foi ne fonctionneraient pas non plus, même si elles étaient dotées d'importants moyens. Il est donc essentiel que l'Etat écoute les territoires et tienne compte de leurs critères pour définir la politique qui leur sera utile.

François THEOLEYRE
Nous sommes déterminés à accompagner les régions et la ministre a annoncé qu'elles seraient consultées. L'État ne décidera donc pas selon ses seuls critères mais de façon partenariale pour assurer la cohérence avec les réflexions régionales sur la vocation des plateformes. L'État agit déjà en partenariat avec la région Bretagne pour définir la vocation des aéroports d'État situées dans la région et une réflexion est en cours sur ceux devant rester de sa compétence et ceux que la région pourrait gérer plus efficacement au regard des besoins locaux.

LES ATTENTES DES EXPLOITANTS D'AÉROPORTS

Jérôme ARNAUD
Les attentes de l'exploitant Edeis sont intimement liées à celles de nos concédants. Elles portent donc sur l'accessibilité du territoire et sur la performance économique des plateformes. L'accessibilité consiste à permettre à un avion de s'y poser quel que soit son pays de provenance, ce qui renvoie à la question du contrôle aux frontières, à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, et à celle de la flexibilité du service de navigation aérienne. Les plateformes régionales participent au maintien de l'économie locale et de la population.
Par exemple, la plateforme aéro-industrielle de Francazal, dont l'État est concédant, accueille des opérateurs de premier ordre mais ne pouvait accepter des vols depuis l'étranger jusqu'à récemment. Grâce aux Assises, nous avons d'ores et déjà pu l'ouvrir aux pays de l'espace Schengen. La question porte désormais sur son ouverture au delà de Schengen, sachant que la

plateforme a un impact économique majeur sur le territoire, en complément de Toulouse-Blagnac.
S'agissant de la performance économique, le déficit d'une plateforme n'est nullement une fatalité. Certaines plateformes de 5 000 passagers annuels sont rentables. La rentabilité d'une plateforme dépend de son modèle économique et de sa vocation, qu'il appartient aux territoires de bien cibler, en s'appuyant sur les conseils des exploitants d'aéroports. Un exploitant peut améliorer la performance économique en réinternalisant les activités qui dégagent une marge, en créant des synergies, en mutualisant les compétences et en développant les services annexes liés à l'immobilier et au carburant notamment.

Tanguy BERTOLUS
Vis-à-vis des exploitants d'aéroports, les collectivités locales qui sont actionnaires des grands aéroports régionaux expriment les attentes d'un partenaire. Nous partageons en effet des objectifs communs, à très long terme, consistant à développer l'attractivité économique et touristique des territoires par le transport aérien. Ce développement nécessite une politique forte en termes de marketing, sur laquelle nous devons collaborer pour promouvoir les atouts et les forces de la région dans le monde entier. Nous collaborons donc avec la marque ONLYLYON et le Centre régional des transports de la région Auvergne Rhône-Alpes. Ces collaborations peuvent encore être renforcées et mieux coordonnées. Les aéroports contribuent fortement à leur financement.

La rentabilité d'une plateforme dépend de son modèle économique et de sa vocation, qu'il appartient aux territoires de bien cibler, en s'appuyant sur les conseils des exploitants d'aéroports.
Jérôme Arnaud

L'accessibilité des aéroports constitue effectivement un enjeu fort pour permettre aux passagers de se rendre facilement vers leur destination finale. Nous avons donc également besoin d'un partenariat efficace avec les collectivités locales dont relèvent les réseaux de transport. À Lyon, nous avons la chance de disposer d'une liaison dédiée entre le centre-ville et l'aéroport, essentielle pour le développement de l'attractivité de la ville et de l'aéroport. Le partenariat autour de ce Rhônexpress est donc extrêmement important à long terme pour maintenir la qualité de service.
Les attentes des collectivités portent également sur la création de nouvelles lignes. Pour un aéroport tel que celui de Lyon, le développement des liaisons internationales est fondamental pour le développement économique. Nous développons donc des liaisons directes vers la Chine, sachant que pour une compagnie chinoise, la desserte de Lyon est en concurrence avec toutes les autres villes du monde. Nous devons donc partager avec les compagnies le risque lié à l'ouverture d'une ligne, dans le respect de la réglementation européenne. Cette démarche nécessite des fonds de développement et des outils de marketing.
En tant qu'investisseurs, nous sommes également demandeurs d'une relation partenariale avec nos concédants, sur la base de contrats stables et souples. De même, la régulation doit favoriser les investissements intelligents, la qualité du service pour les passagers et le développement global et à long terme des capacités aéroportuaires pour assurer l'attractivité du territoire français.

LE RÔLE DES COMPAGNIES AÉRIENNES

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Comment une compagnie aérienne appréhende-t-elle l'enjeu du maillage territorial ?

Hélène ABRAHAM
HOP! est la marque qui fédère l'ensemble de l'activité court-courrier du groupe Air France. Elle opère des avions de 50 à 212 sièges, sur des lignes allant de 40 000 à 2 millions de passagers par an, et effectue 600 vols par jour. Elle couvre donc un maillage territorial très dense, d'une quarantaine d'aéroports en France, et s'inscrit au service des hommes et des régions. Nos avions passent la nuit dans les aéroports des régions pour permettre aux passagers d'arriver à Paris à 8 heures. Nous avons donc besoin d'échanger avec les régions sur leurs besoins de maillage territorial. Même si l'avion demeure souvent le seul moyen d'effectuer l'aller-retour avec la capitale dans la journée, nous avons été fortement pénalisés par les choix publics en faveur du train. Quoi qu'il en soit, nous avons un rôle fondamental à jouer dans l'animation économique des territoires.

Gérard LAHELLEC
En Bretagne, nous constatons une croissance de 16% du trafic aérien depuis Rennes entre 2017 et 2018, contre une croissance du TGV de 20%. En revanche, le TGV a sûrement nuit à la desserte de Quimper. Toutefois, les Quimpérois demandent à être connectés à Paris par avion et par le train et il reste un marché à conquérir. En dépit de la concurrence du TGV, la preuve a été apportée qu'un service de qualité permet de ramener les passagers vers l'avion. En revanche, le critère du marché, qui est un paramètre important, ne doit pas être l'élément à partir duquel on renonce à servir les territoires. Nous sommes également confrontés au risque réglementaire. En effet, si les aéronefs actuellement utilisés par HOP! sur Quimper étaient mis en cause, il est vraisemblable que les efforts produits par la

compagnie, sans laquelle la desserte n'existerait plus, seraient totalement annihilés. Par conséquent, si nous définissons une OSP pour garantir le service, nous serons probablement amenés à définir la typologie des aéronefs dans le contrat avec la compagnie pour assurer sa pleine efficience.

Hélène ABRAHAM
Les avions de transport régional ATR, que nous utilisons aujourd'hui sur la ligne Paris-Quimper, sont les meilleurs en termes de consommation de carburant mais rallongent le temps de vol de 15 minutes. Néanmoins, l'enjeu d'un client est d'arriver à l'heure et de pouvoir prendre un taxi ou un transport collectif immédiatement. De ce point de vue, je regrette le manque de transports collectifs dans les plateformes. Je déplore également que l'aéroport d'Orly parque les avions des lignes d'aménagement du territoire loin de l'aérogare, ce qui pénalise la ponctualité à l'arrivée.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quelles sont les attentes des exploitants d'aéroports vis-à-vis des compagnies aériennes ?

Jérôme ARNAUD
Les attentes proviennent plutôt des compagnies aériennes. Elles portent sur l'accessibilité des aéroports et sur le coût de toucher, qu'elles souhaitent le plus bas possible. Nous nous efforçons donc de répondre à cette attente en optimisant la performance économique. Au-delà des opérateurs aériens réguliers, Edeis travaille également avec l'aviation d'affaires et l'aéro-industrie, qui ont besoin d'un service personnalisé et de flexibilité. Nous avons donc établi un partenariat avec l'opérateur mondial de l'aviation d'affaires, Jetex, pour mieux cerner les attentes des clients et monter en gamme. Nous avons également questionné les pilotes sur leurs attentes. La flexibilité s'obtient en proposant des services aéroportuaires à toute heure, ce qui suppose de suppléer aux moyens de l'État en termes de navigation aérienne, et en mettant en place des services AFIS.

Nous avons un rôle fondamental à jouer dans l'animation économique des territoires.
Hélène Abraham

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Avez-vous identifié des freins au développement des plateformes et quels sont les atouts de la mutualisation ?

Jérôme ARNAUD
Le développement des lignes ne dépend pas uniquement de l'exploitant aéroportuaire. Il dépend également du territoire sachant qu'il existe une concurrence entre aéroports. Or, nous manquons parfois de données pour alimenter le volet relatif au territoire du dossier que nous présentons aux compagnies aériennes. Nous souhaitons donc que l'ensemble des acteurs touristiques et économiques des territoires approfondissent la connaissance des flux pour permettre aux opérateurs aériens d'évaluer les risques.

Tanguy BERTOLUS
Il est fondamental d'organiser le partage des données collectées par les exploitants aéroportuaires, par les compagnies aériennes et par les territoires pour mieux connaître les clients. Nous sommes en effet convaincus que c'est en plaçant les clients au centre de notre action que nous atteindrons nos objectifs communs de développement des territoires. Nous devons donc être attentifs à leurs attentes, leur proposer une offre cohérente et assurer la qualité du service au sein des aéroports. Le temps de parcours au sein de l'aéroport constitue un élément essentiel de la qualité. Nous nous efforçons donc de l'optimiser en travaillant quotidiennement avec les compagnies aériennes, leurs assistants et les services publics.

Hélène ABRAHAM
De ce point de vue, le rétablissement du contrôle identitaire sur les vols intérieurs a des effets catastrophiques sur la ponctualité alors qu'il ne se justifie pas totalement, puisqu'il n'existe pas pour le train. En outre, nos collaborateurs ne sont pas formés pour reconnaître une fausse pièce d'identité.

François THEOLEYRE
La problématique de l'allocation des moyens de la police aux frontières sera résolue par le dialogue avec les territoires et les exploitants d'aéroports et par une réflexion sur la vocation des aéroports. Le contrôle aérien coûte relativement cher et doit également être utilisé de manière appropriée, là où il est nécessaire. Dans certains cas, il ne se justifie pas et le service de l'AFIS permet de répondre au besoin.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Comment assurer la performance des aéroports d'une même région et éviter que la concurrence entre eux nuise au territoire ?

Tanguy BERTOLUS
Chaque aéroport possède ses caractéristiques propres et une vocation touristique ou économique. Le fait que les quatre aéroports de la région Auvergne-Rhône-Alpes soient gérés par le réseau Vinci Airports constitue un élément clé de l'amélioration de l'efficacité opérationnelle et facilite la gestion des aléas climatiques. Ces aéroports ne travaillent donc pas en concurrence mais en étroite collaboration pour améliorer l'expérience

du passager. Sur le plan commercial, nous avons décliné cette collaboration en créant une marque qui constitue la porte d'entrée des Alpes pour les aéroports de Lyon, Grenoble et Chambéry. En revanche, nous ne mutualisons pas les coûts, car chaque aéroport relève d'un contrat et d'un délégant différent.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
La mutualisation des expertises est-elle effective également en région Bretagne ?

Gérard LAHELLEC
Elle l'est a priori mais la difficulté de l'exercice consiste à faire converger les intérêts des compagnies, de l'exploitant d'aéroport et de l'autorité publique. Au travers du cahier des charges qu'elle assigne aux exploitants, la région vise une gestion vertueuse, profitable à l'ensemble du territoire. Par exemple, nos contrats interdisent à la concession de financer l'offre low cost. Cette dernière est donc financée par d'autres acteurs qui y ont avantage. Cette interdiction oblige à la créativité et constitue une forme de régulation qui se veut intelligente et vertueuse du point de vue de la dépense publique.

La problématique de l'allocation des moyens de la police aux frontières sera résolue par le dialogue avec les territoires et les exploitants d'aéroports et par une réflexion sur la vocation des aéroports.
François Théoleyre

Hélène ABRAHAM
Air France est formellement opposée au financement de Ryanair par les collectivités françaises, d'autant plus que cette compagnie n'emploie personne en France. Nous avons saisi les tribunaux sur ce point et la Commission européenne a repris certains de nos arguments. Air France s'efforce d'assurer une présence du transport aérien dans tous les territoires en partenariat avec les collectivités locales et nous souhaitons pouvoir le faire en toute légalité et en toute transparence, au service du développement économique de toutes les régions.
Les moyens publics qui sont accordés illégalement à Ryanair pourraient être mis à profit d'autres enjeux relevant véritablement de l'aménagement du territoire.

François THEOLEYRE
Les aides publiques sont très encadrées par la réglementation européenne et nous veillons à son application. Par ailleurs, la création de nouvelles liaisons doit intervenir selon des règles communes pour tous les acteurs et tous les territoires afin d'éviter de fausser la concurrence entre les compagnies et les aéroports. Les dynamiques de la concurrence entre compagnies et entre aéroports ont tendance à provoquer une hausse des aides publiques, au profit de certaines compagnies et sans réelle retombée sur le territoire. Nous suivons ce phénomène de concurrence déloyale entre plateformes avec une grande vigilance, mais le droit est complexe. La Commission européenne a néanmoins pris des décisions sur plusieurs dossiers, ordonnant le remboursement d'aides. Les services de la DGAC souhaitent que tous les acteurs appliquent le même cadre. Ils se tiennent à disposition des collectivités qui s'interrogent sur les moyens de favoriser l'activité tout en respectant les règles.

Tanguy BERTOLUS
Nous devons trouver l'équilibre pour éviter que la lutte contre les abus entraîne des freins trop importants à la création de lignes qui sont fondamentales pour les aéroports et les territoires. Nous souhaitons pouvoir financer une partie du risque que prennent les compagnies en ouvrant une nouvelle ligne afin de les y encourager, en respectant la réglementation européenne.

Gérard LAHELLEC
C'est la puissance publique qui définit la politique de ses aéroports, sans interdire à ses exploitants d'aéroport de conquérir des lignes nouvelles. En Bretagne, l'argent public ne contribue pas à cette conquête. Par ailleurs, les décisions que peut prendre l'État ont des conséquences directes sur la gestion des aéroports. C'est le cas notamment de la décision de non réalisation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qui met en cause l'équilibre économique des contrats en cours en Bretagne, au point que nous n'avons plus les moyens de financer les investissements nécessaires à l'opérationnalité des plateformes. J'en appelle donc à la haute responsabilité de l'État et je lui demande

d'écouter les demandes des territoires, qui ne résultent pas d'ambitions dispendieuses mais correspondent aux investissements indispensables à l'aménagement de la France.

François THEOLEYRE
Cette demande est entendue au plus haut niveau de l'État, qui se mobilise pour donner à la région Bretagne les moyens d'accompagner le développement de l'aéroport de Rennes.

Échanges avec la salle

De la salle, Président d'une association de lutte contre les nuisances aériennes, « OYE »
Même si la table ronde ne portait pas sur le sujet de l'environnement, il convient de ne pas l'occulter. L'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes constitue une véritable catastrophe pour les régions et pour les habitants d'Île-de-France, qui devront subir le report des flux. La privatisation de l'aéroport de Toulouse a également des conséquences catastrophiques sur la tranquillité des riverains. Enfin, le développement des liaisons internationales des aéroports de province permettrait de désenclaver l'aéroport d'Orly.

Jérôme ARNAUD
Nous avons mis en place des plans d'actions pour faire face aux enjeux des nuisances sonores, en commençant par créer un système de dépôt de plaintes en ligne pour pouvoir mieux analyser les problématiques. Nous nous rapprochons également de la gendarmerie du transport aérien pour renforcer les procédures visant à garantir le respect des trajectoires définies (suspensions de licence).

Tanguy BERTOLUS
À Lyon, les efforts d'insonorisation et les travaux menés sur les trajectoires ont permis de ramener le nombre de plaintes annuelles de 4 000 à 400 en dix ans. Nous poursuivons nos efforts sur ce sujet. La communauté aéroportuaire s'est mobilisée sur les enjeux environnementaux avec la mise en place de certifications spécifiques telles que l'Airport Carbon Accreditation, qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les aéroports ne pourront se développer que s'ils le font de manière durable et placent les sujets environnementaux au cœur de leurs préoccupations.

Françoise BROCHOT, présidente de l'Association de défense contre les nuisances aériennes Advocnar
Nous considérons que le nombre de plaintes ne constitue pas un bon indicateur pour juger des nuisances d'un aéroport sur son territoire. Quelles mesures prévoyez-vous dans le cadre de la deuxième génération de plan de prévention du bruit ?

Tanguy BERTOLUS
Même si nous ne trouvons pas d'accord sur tous les sujets avec les représentants des riverains, l'important est d'établir un équilibre entre l'attractivité des territoires, le développement économique des régions et le bien-être des populations. L'aéroport de Lyon travaille sur un dossier européen d'approche équilibrée sur les vols de nuit et est le premier aéroport européen à se conformer au nouveau règlement européen en la matière. Nous travaillons donc en permanence sur le sujet des nuisances sonores.

TABLE RONDE

Comment faire converger les enjeux d'attractivité et d'aménagement équilibré d'un territoire, la recherche de rentabilité d'une société concessionnaire et une régulation économiquement efficace ?

Luc FEDERMAN
Directeur général adjoint, pôle transports, infrastructures, mobilité et cadre de vie, région Nouvelle-Aquitaine

Adam RUDNY
Responsable des redevances aéroportuaires, IATA

Dominique THILLAUD
Président du directoire, Aéroports de la Côte d'Azur

Michel BERNARD
Président de la Commission consultative aéroportuaire

Kevin GUITTET
Sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective, direction générale de l'Aviation civile

LES ENJEUX DE LA RÉGULATION DES AÉROPORTS

Luc FEDERMAN
La région Nouvelle-Aquitaine, qui est la plus étendue de France, possède onze aéroports de taille très diverse et relevant de situations très disparates en termes de gouvernance. Avec l'extension des attributions des régions en matière de mobilité et d'aménagement, il était naturel que la région Nouvelle-Aquitaine mette en place une stratégie aéroportuaire. Les enjeux en termes de régulation des pouvoirs publics consistent à concilier, d'une part, la compétitivité des exploitants d'aéroports pour limiter le recours à des aides publiques, qui sont nécessaires pour équilibrer le fonctionnement des petits aéroports, et, d'autre part, la réponse aux besoins d'attractivité de territoires enclavés en l'absence d'offres ferroviaire et routière satisfaisantes, pour lesquels le lien aérien est indispensable. Les pouvoirs publics ont pour rôle de permettre le dynamisme des intervenants privés au profit des territoires tout en assurant la péréquation avec les plateformes ayant besoin d'un lien aérien vers Paris et l'Europe, pour permettre à tous les territoires de se développer.

Les discussions avec les compagnies aériennes sur les redevances seraient beaucoup plus faciles si elles étaient précédées d'un échange sur la stratégie de développement avec les régions et les exploitants d'aéroports.
Adam Rudny

Adam RUDNY
Les compagnies aériennes ont besoin d'infrastructures pour pouvoir servir le territoire et satisfaire la demande. Le défi consiste à réconcilier ce besoin d'infrastructures et de services de qualité avec les enjeux économiques. Les aéroports sont des entreprises qui possèdent un pouvoir de marché local, voire l'exclusivité sur certaines régions, ce qui peut mener à des situations de profit excessif. Il convient par ailleurs de s'assurer de l'efficacité des coûts. La régulation économique doit donc intervenir sur la profitabilité et sur les coûts, qui renvoient aux investissements et à la qualité de service. Les discussions avec les compagnies aériennes sur les redevances seraient beaucoup plus faciles si elles étaient précédées d'un échange sur la stratégie de développement avec les régions et les exploitants d'aéroports. La forme de la régulation doit être adaptée au pouvoir de marché de l'aéroport. C'est pourquoi l'Association internationale du transport aérien milite pour la smart regulation, c'est-à-dire des mesures de régulation appropriées. Si un aéroport possède un fort pouvoir de marché, il convient d'exercer une forte régulation et de contrôler ses coûts et l'allocation des actifs de manière détaillée. À l'inverse, il est peu probable qu'un petit aéroport en situation de perte augmente ses tarifs au point de réaliser des surprofits.

Sans aller jusqu'à la cogestion, les compagnies souhaitent être associées à la stratégie des aéroports en application des principes de consultation et de transparence.
Adam Rudny

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quel doit être le rôle du régulateur ?

Adam RUDNY
Il est important que le régulateur soit indépendant. L'État étant à la fois actionnaire et régulateur, nous militons pour l'extension des pouvoirs de l'autorité de supervision indépendante, qui portent actuellement sur la redevance, aux investissements et à la qualité de service. La régulation ne doit pas consister pour l'État à prendre toutes les décisions. Il doit s'assurer que les parties discutent et parviennent à un compromis.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quel est l'enjeu lié aux modèles de caisses ?

Adam RUDNY
Les termes de la loi française, « périmètre régulé », sont plus appropriés que ceux de « double caisse » ou « simple caisse ». Ils reflètent mieux l'idée que le périmètre de la régulation doit correspondre aux activités sur lesquelles l'aéroport possède un pouvoir de marché.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
En août dernier, le Gouvernement a autorisé la société Aéroports de la Côte d'Azur à mettre en place un système de caisse aménagée, au grand dam des compagnies aériennes. En quoi ce système peut-il améliorer l'attractivité du territoire ?

Dominique THILLAUD
Le système de caisse n'apporte pas d'amélioration en lui-même. La simple caisse a permis une hausse continue des redevances aéroportuaires depuis 40 ans. Avec un système de simple caisse, si un aéroport augmente tous ses salaires de 20%, cette hausse des coûts sera supportée intégralement par les compagnies et les passagers. Il en sera de même s'il met en œuvre un projet d'extension surdimensionné. Ce système permet également de compenser le manque à gagner d'une année en augmentant les tarifs l'année suivante. Par ailleurs, le système de la double caisse consiste uniquement à ajouter une deuxième caisse à la simple caisse.
L'arrêté d'août dernier ne conduit pas à l'instauration d'une double caisse, mais à un système de prix plafond baissier. Il entraîne en effet une baisse immédiate, massive et continue des prix de l'aéroport de Nice pendant les 26 prochaines années. C'est également ce que prévoit notre plan d'affaires. Une hausse des salaires, des travaux surdimensionnés ou un manque à gagner seraient donc supportés par les actionnaires et non par les compagnies. Cet arrêté s'inscrit dans la stratégie de baisse des redevances aéroportuaires que nous avions annoncée en 2015 dans le cadre du contrat de compétitivité territoriale et que l'ensemble des actionnaires, dont l'État, avait approuvé. Nous sommes en effet convaincus qu'une hausse des redevances nuirait à l'attractivité et à la compétitivité du territoire. Depuis la privatisation de l'aéroport, les nouveaux actionnaires ont endossé cette stratégie. La baisse des redevances portera principalement sur l'aviation commerciale régulière et sur la saison d'hiver, tandis que la redevance sera gelée en été.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Pourquoi les compagnies aériennes sont-elles attachées au système de la caisse unique ?

Adam RUDNY
Avec le système de double caisse, les passagers paient des pénalités pour les externalités négatives qu'ils génèrent (ex. taxe sur les nuisances sonores), tandis que les externalités positives liées aux commerces de l'aéroport ne sont pas prises en compte. Le modèle de simple caisse permet d'avoir une adéquation automatique entre les périmètres régulés et non régulés.
IATA ne milite pas pour des redevances les moins élevées possibles mais pour la cohérence entre les redevances et les coûts d'exploitation et de capital. Le gel des tarifs sur une longue période pose en effet un problème de financement des investissements. Ce type de mesure mérite donc d'être discuté avec les compagnies aériennes, qui dans le cas de l'aéroport de Nice n'ont pas été associées au contrat de compétitivité territoriale. Sans aller jusqu'à la cogestion, les compagnies souhaitent être associées à la stratégie des aéroports en application des principes de consultation et de transparence. Dans le monde entier,

Le groupe de travail propose aussi de renforcer les pouvoirs de l'ASI. Ce renforcement contribuerait à mettre fin aux ambiguïtés liées au fait que l'État est pour l'heure à la fois actionnaire et régulateur. Or l'on a constaté que dans ce schéma, c'est toujours l'actionnaire qui gagne.
Michel Bernard

des terminaux sont construits sans tenir compte des besoins des compagnies, puis démolis pour être reconstruits. La consultation des compagnies en amont aurait également permis d'éviter les conséquences néfastes des privatisations qui ont été conduites rapidement dans un objectif purement financier.

Les régions de France sont attachées à un système de péréquation qui permette aux grandes plateformes régionales de contribuer au fonctionnement des plateformes secondaires de leur région, par la mise à disposition de capacités d'ingénierie et par des flux financiers restant à définir.
Luc Federman

La hausse des redevances d'Aéroports de Paris, de 36% contre une moyenne nationale de 20% sur les dix dernières années, n'est pas visible parce qu'elle est masquée derrière le prix des billets. Le fait que les coûts des infrastructures aéroportuaires augmentent, alors que la plupart des postes de coûts par siège ont diminué depuis les années 70, témoigne d'un problème de gestion.

Dominique THILLAUD
À Nice, nous sollicitons l'avis des compagnies sur les projets d'extension ou de modification des installations dès la phase de design. Nous consultons également les passagers et les services compétents de l'État et nous recherchons le compromis le plus économique entre les contraintes de tous les acteurs.

LES RÉSULTATS DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA RÉGULATION DES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

Michel BERNARD
La régulation économique doit permettre d'assurer le développement et l'aménagement du territoire tout en veillant au juste niveau de la rentabilité de la société concessionnaire. L'État s'est doté d'outils pour assurer cet équilibre à savoir le contrat de régulation économique, la Commission consultative aéroportuaire et l'autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires.
Le groupe de travail sur la régulation des redevances aéroportuaires souhaite que la société aéroportuaire et les compagnies aériennes mènent des discussions au niveau local en vue de signer un accord qui serait homologué par l'autorité de régulation. De même, nous souhaitons que toutes les discussions les plus ouvertes possibles puissent se tenir entre les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires. Le type de caisse et le niveau de rémunération du capital immobilisé devraient être décidés après consultation des différentes parties intéressées, par l'État ou l'ASI, avant que s'engagent les discussions au niveau local.
S'agissant des caisses, il est incontestable que les activités commerciales n'existent que grâce aux passagers transportés par les compagnies aériennes. Il serait donc juste que ces dernières bénéficient des résultats de ces activités. En revanche, il est aussi vrai que l'exploitant aéroportuaire doit être incité à développer les commerces. Je suis donc favorable au système de la caisse aménagée, avec une rémunération du capital immobilisé distincte pour la caisse régulée et pour la caisse commerciale, puisque les risques liés aux deux caisses diffèrent. Au-delà de la rémunération du capital immobilisé de la caisse commerciale, les bénéfices seraient partagés : une part abonderait la caisse régulée et l'autre reviendrait sous forme de bénéfices à l'exploitant aéroportuaire. La part de chacun serait décidée par l'ASI au regard de la situation de l'aéroport.
Le groupe de travail souligne la nécessité de fixer le niveau de rémunération du capital immobilisé le plus en amont possible de la procédure de négociation du contrat de régulation économique. Il propose de confier à la Commission consultative aéroportuaire la charge de trouver une formule qui reçoive l'accord de tous. Le groupe de travail propose aussi de renforcer les pouvoirs de l'ASI. Ce renforcement contribuerait à mettre fin aux ambiguïtés liées au fait que l'État est pour l'heure à la fois actionnaire et régulateur. Or l'on a constaté que dans ce schéma, c'est toujours l'actionnaire qui gagne.

Adam RUDNY
Il nous paraît positif d'associer l'ASI à la définition du niveau de rémunération du capital immobilisé, qui ne devrait pas constituer un élément du débat entre les compagnies et les aéroports. Le débat pourra alors se concentrer sur les infrastructures nécessaires pour le territoire et sur la qualité de service. En outre, toute introduction de système de caisse complexifie les discussions sur la rémunération du capital.
Pour tout projet concernant un aéroport, il convient de mener une analyse de rentabilisation des investissements impliquant les compagnies aériennes, les passagers dans la mesure du possible, l'exploitant d'aéroport et la région. Les compagnies souhaitent être associées en amont aux discussions sur les stratégies aéroportuaires.

Luc FEDERMAN
Les régions de France sont attachées à un système de péréquation qui permette aux grandes plateformes régionales de contribuer au fonctionnement des plateformes secondaires de leur région, par la mise à disposition de capacités d'ingénierie et par des flux financiers restant à définir. Cet ensemble consti-

tue un écosystème et il y a donc une logique à raisonner en bassin de chalandise.
Il existe d'autres moyens que le système de la double caisse pour prévenir les décisions d'investissement inadaptées, notamment en associant mieux les collectivités territoriales à la gouvernance des aéroports. Les propositions du groupe de travail sur la régulation des redevances aéroportuaires me paraissent donc raisonnables. Les régions sont favorables à la caisse unique et à la péréquation, non seulement au sein des aéroports, mais au niveau régional entre les aéroports, de manière à éviter les surprofits. La croissance dont bénéficie le système aérien doit permettre le développement de l'ensemble des territoires, en assurant l'équilibre entre les aéroports et en évitant que les groupes privés captent la rente des plus grands.

Dominique THILLAUD
L'aéroport de Nice a établi une stratégie à long terme en partant du principe que toute augmentation des redevances de l'aviation commerciale nuisait à l'attractivité et à la compétitivité de la région. Par ailleurs, les collectivités territoriales et la chambre de commerce participent à toutes les prises de décision puisqu'elles sont encore actionnaires de l'aéroport. Même lorsque les collectivités ne sont pas actionnaires, elles peuvent s'opposer à un projet en refusant d'accorder le permis de construire. Enfin, les compagnies aériennes ont intérêt à ce qu'une région cultive sa compétitivité car celle de l'aéroport en dépend, de même qu'elle dépend du niveau des redevances.

Michel BERNARD
Le niveau des résultats de l'aéroport de Nice lui permettrait de diminuer ses redevances encore davantage.

Dominique THILLAUD
La baisse des redevances va s'accélérer.

LES RÉSULTATS DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA FISCALITÉ

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Est-il possible de réduire le poids de la fiscalité pour les aéroports et les compagnies aériennes ?

Kevin GUITTET
Le transport aérien français connaît des difficultés depuis une vingtaine d'années et le hub de Paris perd du terrain par rapport à celui d'Amsterdam. Parallèlement, même si les aéroports régionaux bénéficient d'un trafic très dynamique, les compagnies à bas coûts y sont moins présentes que chez nos voisins européens, alors que ce sont elles qui soutiennent le plus la croissance. Ce constat révèle donc un déficit de compétitivité.
En France, le transport aérien finance la plupart des missions régaliennes liées à la sécurité, son administration et des dépenses hors de son secteur, au travers de la taxe de solidarité. Les dépenses de sûreté ont été multipliées par six depuis le début des années 2000 et la taxe de solidarité a également augmenté fortement. Les acteurs du secteur sont donc demandeurs d'une baisse des charges.
Le groupe de travail sur la fiscalité a étudié la question des charges sociales, qui constituent le principal élément de la compétitivité des transporteurs basés. Nous avons notamment évoqué le plafonnement des cotisations sociales. Par ailleurs, ces sujets font actuellement l'objet d'une mission commune du CGEDD et de l'IGAS.
Au-delà du financement des coûts, la fiscalité a également vocation à encourager certains comportements, notamment au travers de systèmes incitatifs. Le groupe de travail a travaillé sur ce sujet avec un succès relatif puisqu'il est difficile de produire un régime de péréquation pour la taxe d'aéroport suffisamment simple et qui soit incitatif tout en évitant de renchérir le coût de toucher des petits aéroports. A ce jour, les discussions sont closes sur ce sujet spécifique.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quels outils permettent-ils d'évaluer la pertinence des aéroports et leur positionnement concurrentiel ?

Kevin GUITTET
La pertinence d'un aéroport s'apprécie par rapport à son positionnement. La compétitivité ne dépend pas seulement des coûts mais également de l'efficacité opérationnelle, des temps de rotation et de la ponctualité. Afin d'approfondir les études sur le positionnement concurrentiel des aéroports français par rapport à leurs homologues européens, notamment en termes de fiscalité et de redevances, nous travaillons à la mise en place d'un observatoire des coûts de touchée, et des premiers travaux ont été présentés au groupe de travail sur la régulation des redevances aéroportuaires. Les écarts de fiscalité s'expliquent notamment par le fait qu'en France, la sûreté est financée par une taxe, alors que dans d'autres pays, elle l'est par redevances. Un enjeu consiste donc à assurer la comparabilité des périmètres. L'utilisation de données publiques ne nous permet pas de tenir compte de toute la créativité dont les différentes parties font preuve pour attirer les compagnies aériennes.

Adam RUDNY
Il est extrêmement complexe d'effectuer des comparaisons entre aéroports en raison des écarts de service et d'investissement. Par ailleurs, l'analyse ne doit pas porter uniquement sur les prix, mais également sur les éléments qui composent les coûts, notamment la sûreté, afin de travailler sur l'efficacité.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Avez-vous réussi à faire converger les intérêts des régions et des aéroports sur les questions de fiscalité ?

Dominique THILLAUD
Nous sommes favorables à tout allègement de la fiscalité des compagnies aériennes. En revanche, nous appliquons strictement les mêmes conditions à toutes les compagnies car tout soutien constituerait une distorsion de la concurrence. Il serait plus utile d'allouer des moyens aux passages frontières pour améliorer la qualité au bénéfice de l'ensemble des passagers que de verser des aides aux compagnies low-cost.
La privatisation des Aéroports de la Côte d'Azur est la première privatisation d'une infrastructure de transport qui se traduit par une baisse immédiate et massive des coûts du service public.

Kevin GUITTET
La fiscalité dans le transport aérien étant liée aux coûts, une partie des travaux visant à réduire le poids de la fiscalité dépend de la réduction des coûts, notamment des missions régaliennes aéroportuaires, et donc des exploitants d'aéroports. Avant de décider de toute nouvelle norme, nous devons effectuer au préalable des études d'impact des projets de règlement sur les coûts.

CONCLUSION

Michel BERNARD
Les interventions de régulation de l'État doivent se situer le plus en aval possible de façon à laisser aux acteurs de terrain la possibilité de rechercher des solutions. Il convient néanmoins d'encadrer ces discussions, notamment sur les points qui donnent difficilement lieu à un accord local, tels que la nature de la caisse et la rémunération du capital. L'État doit par ailleurs avoir le courage de reconnaître qu'il ne peut être à la fois régulateur et actionnaire et permettre à la régulation de s'effectuer sans pression de l'actionnaire.

Échanges avec la salle

Jean-Pierre BES, syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes (SCARA)
Contrairement à ce qu'affirme Dominique Thillaud, il n'existe pas de corrélation entre la hausse continue des redevances depuis quarante ans et la notion de caisse. Nous sommes en revanche confrontés à une défaillance de la régulation aéroportuaire. C'est pourquoi le SCARA a conduit un recours devant le Conseil d'État, qui a abouti à l'abrogation des textes du Code de l'aviation civile et à la création de l'ASI. Par ailleurs, les meilleurs économistes français ont démontré que la simple caisse est le système qui permet les tarifs les plus bas et constitue l'optimum collectif en matière de desserte des territoires. Quand l'ASI a homologué le changement de structure tarifaire des Aéroports de Paris, cette décision s'est traduite par une augmentation significative du coût de touchée des petits porteurs, qui desservent les territoires.

Dominique THILLAUD
La mise en place d'une caisse aménagée à Nice a permis la baisse des prix au bénéfice des compagnies.

Michel BERNARD
Les acteurs économiques ne sont pas vertueux naturellement. Nous devons donc mettre en place un système qui incite les sociétés concessionnaires à développer et à maximiser les résultats des commerces, ce que la simple caisse ne permet pas.

Denis SOLIVERES, agglomération d'Agen
Nous suggérons de profiter de la loi Mobilité pour affecter à titre expérimental une partie de la contribution dite « versement transport », payée par les acteurs économiques, au financement des lignes d'aménagement du territoire, sans augmentation mais par une meilleure affectation des moyens. Nous sommes par ailleurs demandeurs d'une mutualisation des moyens entre les grands et les petits aéroports pour permettre aux seconds de réduire leurs charges.

Kevin GUITTET
Le versement transport est un sujet politiquement complexe.

Patrick KRUISSEL, association de défense du Val-d'Oise contre les nuisances aériennes (Advocnar)
La construction de l'aéroport de Roissy s'est caractérisée par plusieurs erreurs, dont son emplacement, trop proche de l'agglomération parisienne et le non-respect des normes du Conseil international des aéroports à savoir trois nautiques par rapport à l'aéroport du Bourget et trois nautiques entre les deux doublets, ce qui entraîne d'importantes contraintes pour les contrôleurs aériens. Par ailleurs, les pistes de Roissy ont été orientées sur la partie la plus urbanisée du Val-d'Oise et le plan d'exposition au bruit n'a pas été respecté puisque la population couverte croît plus rapidement que le reste de la population.

François BACCHETTA, directeur général France et BENELUX d'easyJet
Quand l'aéroport de Nice accélèrera-t-il la baisse des redevances ?
Au-delà de la mise en place de l'observatoire des coûts de touchée, que pouvons-nous attendre du GT fiscalité ? La baisse des coûts de touchée est le meilleur moyen d'augmenter les trafics, comme le montre l'aéroport de Nice. L'aéroport de Bordeaux Mérignac a investi dans un terminal simplifié destiné au low-cost, qui a connu une croissance de 40 % des trafics depuis 5 ans contre 17% pour la moyenne nationale. Par ailleurs, pour easyJet, les prix d'appels au départ de Paris sont 50% plus élevés qu'au départ de Londres. Par conséquent, quelles mesures prévoyez-vous pour mettre fin à la sous-performance du secteur aérien français par rapport à ses voisins européens ?

Kevin GUITTET
Le GT fiscalité a évoqué des pistes qui pourraient déboucher sur la baisse des charges des compagnies aériennes et sur des mesures de redistribution entre acteurs du transport aérien. Il recommande notamment de réduire la taxe de solidarité tout en l'étendant à d'autres acteurs et de reporter sur l'État la prise en charge du coût de certaines missions régaliennes ou de la TVA liée à ces missions.

Dominique THILLAUD
Les redevances de l'aéroport de Nice baisseront de 4 % cet hiver et seront maintenues à leur niveau actuel cet été. Nous serons en mesure de proposer au moins les mêmes mesures pour les douze mois suivants.

TABLE RONDE

Le rôle croissant des régions dans la stratégie aéroportuaire de leur territoire et leurs instruments d'intervention

Jean-Luc GIBELIN
Vice-Président en charge des mobilités et des infrastructures de transport, région Occitanie

Luc FEDERMAN
Directeur général adjoint, pôle transports, infrastructures, mobilité et cadre de vie, région Nouvelle-Aquitaine

Alain BATTISTI
Président FNAM

Thomas JUIN
Président UAF

Régis LACOTE
DIrecteur de l'aéroport de Paris-Orly, ADP

Claude MOREL
Animateur du groupe de travail « Liaisons d'aménagement du territoire »

DEUX EXEMPLES DE STRATÉGIE AÉROPORTUAIRE RÉGIONALE

Jean-Luc GIBELIN
La région Occitanie s'étend sur treize départements et possède dix plateformes aéroportuaires très diverses en termes de fonctionnement et de trafic. Nous avons construit la stratégie aéroportuaire de la région à partir d'une démarche de concertation des acteurs de l'aérien, des collectivités et des utilisateurs des plateformes. Nous avons classé les plateformes en fonction de quatre vocations différentes à savoir : le développement économique et touristique ; le désenclavement économique et le développement touristique ; le désenclavement économique ; le développement touristique.
Les plateformes aéroportuaires nous permettent d'assurer l'égalité des territoires en articulation avec les autres modes de transport, sachant que la région Occitanie compte deux métropoles importantes et 4 500 communes. Les lignes à grande vitesse, les TER et les plateformes aéroportuaires interviennent de manière complémentaire pour effectuer la liaison avec la capitale, les autres régions et l'étranger.
Notre stratégie aéroportuaire s'appuie sur des études socio-économiques fines et documentées concernant l'impact des différents aéroports. Par ailleurs, la concertation a vocation à se poursuivre au travers du Conseil de développement aéroportuaire régional que nous installons actuellement pour discuter des besoins et contrôler l'efficacité des solutions apportées. Un Comité stratégique assurera la dimension exécutive de ce Conseil et des groupes projets permettront aux plateformes d'échanger sur leurs modes de fonctionnement. Nous nous inscrivons donc dans une démarche de complémentarité qui pourra se concrétiser dans certains cas par des formes de mutualisation, mais nous n'avons pas de projet de fusion ou d'absorption.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quelles sont vos attentes en termes de gouvernance ?

Jean-Luc GIBELIN
Notre objectif consiste à concrétiser rapidement la complémentarité entre les différents aéroports, en créant des collaborations qui conforteront chacun des sites. La forme juridique de ces collaborations n'est pas arrêtée aujourd'hui. Elle fait partie des éléments que nous souhaitons co-construire avec les acteurs.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
De quels instruments d'intervention la région dispose-t-elle pour favoriser la complémentarité des structures ?

Jean-Luc GIBELIN
Nous affirmons que nous sommes convaincus de l'utilité de l'ensemble des plateformes et que la situation actuelle, qui se caractérise par l'absence de concertation entre les aéroports,

voire par une compétition entre eux, n'est pas viable. Notre région a besoin d'une évolution qualitative des transports et de l'articulation entre les différents modes. Tous les acteurs ont intérêt à trouver des solutions qui permettent d'effectuer ce bon qualitatif.

Luc FEDERMAN

L'Assemblée plénière de la région Nouvelle-Aquitaine a approuvé sa stratégie régionale le 23 octobre 2017, après un an de travaux. La région possède onze plateformes dont dix assurent des vols commerciaux, avec un rapport de un à mille entre le nombre de passagers des aéroports de Périgueux et de Bordeaux-Mérignac, ce dernier assurant les deux tiers du trafic de la région. Nous observions par ailleurs une concurrence entre aéroports, exacerbée par certaines compagnies low-cost qui avaient tendance à faire monter les enchères en termes d'aides publiques. Il était donc impérieux qu'un acteur public de référence assume pleinement son rôle. Notre objectif était d'exploiter les atouts de chaque aéroport en organisant la coopération pour sortir de la concurrence fratricide qui ne pouvait que nuire à l'ensemble du système. Cette démarche nécessitait donc une très large concertation avec les acteurs locaux.

Le vice-président Renaud Lagrave et le conseiller régional délégué aux aéroports Mathieu Bergé ont donc dialogué avec chacune des plateformes pour définir les enjeux. La région a également auditionné Gilles Savary, qui achevait sa mission sur le maillage aéroportuaire.

La région a identifié un certain nombre de plateformes (hors Bordeaux-Mérignac) dont elle possèdera 25% des organes de gouvernance, syndicats mixtes pour l'essentiel. Elle ne souhaite pas être majoritaire,, mais posséder une place suffisamment importante pour pouvoir mettre en œuvre sa stratégie. À ce jour, sa participation varie fortement entre les plateformes, allant de 0% pour l'aéroport de Biarritz à 49,7% pour l'aéroport de Limoges. Par ailleurs, un syndicat mixte devra être créé pour l'aéroport de la Rochelle, qui n'en possède pas encore. Une telle participation de 25% à chacun des syndicats mixtes, avec un principe de majorité qualifiée, permettra à la région d'éviter les décisions qu'elle jugerait contraire à la stratégie.

Il est important que les régions se dotent de compétences techniques pour pouvoir échanger avec l'aviation civile.
Thomas Juin

Parallèlement, la région souhaite conclure avec chaque syndicat mixte un contrat d'objectifs d'une durée de cinq ans comprenant un volet commercial, un volet stratégique, un volet environnemental et un volet financier sachant que les aides publiques sont indispensables pour assurer la viabilité de certains aéroports. En revanche, elle ne souhaite pas intégrer les organes de gouvernance des aéroports d'Agen et de Poitiers auprès desquels elle intervient en appui financier des compagnies aériennes dans le cadre de l'aide à l'OSP. La liaison entre Périgueux et Paris sera arrêtée parce qu'elle était peu empruntée et parce que l'aéroport de Bergerac en possède une également.

Notre objectif était d'exploiter les atouts de chaque aéroport en organisant la coopération pour sortir de la concurrence fratricide qui ne pouvait que nuire à l'ensemble du système. Cette démarche nécessitait donc une très large concertation avec les acteurs locaux.
Luc Federman

Cet ensemble nous paraît cohérent et a été plutôt bien reçu par nos partenaires. Nous organisons depuis 2017 une conférence aéroportuaire annuelle présidée par la région et associant l'ensemble des collectivités et des exploitants d'aéroports pour rendre compte des avancées et définir une feuille de route commune. Enfin, nous allons engager une réflexion sur la création d'un établissement public régional qui pourrait porter les participations de la région au sein des syndicats mixtes.

La région et les autres collectivités territoriales concernées s'opposent fermement à la remise en cause du statut public de l'aéroport régional de Bordeaux-Mérignac, qui est exploité par une société anonyme dont l'État possède 60%, la chambre de commerce 25% et les collectivités territoriales 15% dont 3,5% pour la région. Nous sommes en revanche disposés à un transfert à la région de la propriété de l'aéroport lui même. Cette évolution n'a pas été proposée à ce jour par le Gouvernement, qui l'applique néanmoins aux ports.

Les exemples de Bordeaux et de Biarritz montrent qu'un aéroport exploité par des entités publiques peut donner de bons résultats. L'aéroport de Bordeaux se caractérise par ailleurs par une composante militaire relativement forte, qui constitue un obstacle à la privatisation. En toutes hypothèses, la part des collectivités territoriales de 15% nous paraît insuffisante car nous souhaitons jouer un rôle plus actif dans la gestion de l'aéroport.

Nous sommes très attachés au caractère public de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac et l'on croit savoir que ce message a été bien entendu.

L'animatrice Aïda TOUIHRI

Quel regard l'Union des Aéroports Français porte-t-elle sur ces stratégies aéroportuaires ?

Thomas JUIN
Nous appelions de nos vœux depuis plusieurs années une politique aéroportuaire qui soit porteuse de cohérence, sachant que la décentralisation des aéroports a été réalisée sans schéma d'ensemble en 2005. Le développement des aéroports a alors engendré des redondances dans certains cas. Les nouvelles régions constituent un niveau pertinent pour une stratégie aéroportuaire, qui doit s'appuyer sur un diagnostic du territoire permettant de définir la vocation des aéroports. Nous préférons entendre parler de vocation d'aéroport plutôt que de comptabilité d'aéroport. Par ailleurs, aux aéroports relevant des régions s'ajoutent une kyrielle d'aéroports d'aviation générale et d'affaires, ou accueillant des activités industrielles, de service public ou de secours. Il est donc nécessaire d'assurer la cohérence entre toutes ces plateformes.

Les aéroports à vocation de désenclavement sont ceux sur lesquels les régions ont un rôle majeur à jouer. Il est donc pertinent de leur confier la compétence transport car ce sont elles qui possèdent la meilleure connaissance des besoins.
Alain Battisti

Il est important que les régions se dotent de compétences techniques pour pouvoir échanger avec l'aviation civile. Les stratégies aéroportuaires régionales doivent viser le développement et le désenclavement des territoires. L'UAF salue les annonces de la ministre, qui marquent un changement d'orientation du soutien de l'État pour les lignes d'aménagement des territoires. Les financements de l'État s'inscrivaient en effet sur une tendance décroissante depuis plusieurs années. Nous nous félicitons également du changement de discours sur le transport aérien, qui n'est pas réservé aux clients d'affaires. Les citoyens de toutes les générations se sont approprié l'avion et il est important que les représentants politiques en prennent acte, considèrent ce mode de transport comme les autres et l'incluent à leurs réflexions sur l'intermodalité.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Jusqu'où la collectivité peut-elle aller en termes de gouvernance ?

Thomas JUIN
Le rôle des collectivités consiste à définir une politique et à participer à la gouvernance des aéroports décentralisés qu'elles jugent indispensables au désenclavement d'un territoire. L'aéroport est un moyen d'atteindre les objectifs de développement du territoire. Nous approuvons donc l'accession de la région Nouvelle Aquitaine aux organes de gouvernance de ses aéroports.

En revanche, exploitant d'aéroport est un métier à part entière. Même en régie directe, la région fait appel à des professionnels de l'exploitation. Il convient de distinguer le rôle de stratège de celui d'exploitant, parce qu'il est difficile de se fixer des objectifs à soi-même et que le domaine aéroportuaire est devenu extrêmement complexe. L'exploitant d'aéroport porte d'importantes responsabilités, y compris pénales. Les métiers aéroportuaires doivent donc être confiés à des professionnels, qu'ils appartiennent au public ou au privé.

Alain BATTISTI
Les compagnies aériennes sont quotidiennement confrontées à l'évolution des plateformes aéroportuaires et la politique définie par les collectivités a une importance considérable sur l'avenir des lignes et des plateformes. Sur certains aéroports tels que Bordeaux, Nantes, Marseille ou Nice, la rencontre entre l'offre et la demande se régule naturellement et la déréglementation du marché européen permet à toute compagnie d'ouvrir une ligne librement. Sur d'autres territoires, il est nécessaire d'encadrer l'activité par une stratégie définissant la vocation et le rôle économique des aéroports.
Un aéroport ne doit pas être considéré comme une source de coût mais plutôt comme un levier du développement économique du territoire. Par ailleurs, la gouvernance diffère selon la vocation de l'aéroport. Les aérodromes dédiées à l'aviation de loisirs créent des emplois non délocalisables et une étude de la DGAC a montré qu'ils génèrent 2 milliards d'euros de valeur ajoutée directe et autant de valeur ajoutée indirecte. Les aéroports à vocation de désenclavement sont ceux sur lesquels les régions ont un rôle majeur à jouer. Il est donc pertinent de leur confier la compétence transport car ce sont elles qui possèdent la meilleure connaissance des besoins.
Ce sont les élus locaux qui connaissent le tissu économique et les besoins des entreprises et des particuliers.
Les grandes plateformes posent d'autres enjeux. A ce sujet, la privatisation de l'aéroport de Nice constitue un véritable scandale car il aurait été possible de baisser les redevances de 6 à 8% chaque année plutôt que de les geler. À Paris, les lignes régionales opérées par des petits avions souffrent d'un manque de considération. Le parking au large pénalise les passagers et certains avions de moins de 130 sièges ont vu leur redevance doubler en deux ans à Orly, ce qui est contraire à l'intérêt général et à celui des territoires. Nous demandons donc à l'Etat de porter une grande attention à ce sujet dans le cadre du processus de privatisation.

Régis LACOTE
Je comprends pleinement le sentiment de discrimination des petites lignes. L'aéroport de Paris-Orly a lancé depuis plusieurs

années des plans d'investissement majeurs pour faire évoluer ses infrastructures, ce qui a entraîné une hausse du taux de contact, en particulier pour les liaisons d'aménagement du territoire. Depuis le début de l'année en revanche, nous ouvrons de manière anticipée plusieurs nouvelles infrastructures qui permettent des progrès significatifs. Nous travaillons de concert avec les compagnies aériennes exploitant des liaisons d'aménagement du territoire pour continuer d'améliorer leur taux de contact et le faire converger vers le taux moyen de l'aéroport qui est de 70%. Nous devrions y parvenir avec l'ouverture du bâtiment de jonction en avril 2019 et nous poursuivrons nos investissements au-delà de cette date pour faciliter la traversée des voies et améliorer l'expérience des clients en provenance des territoires.

Paris-Orly se veut un outil industriel au service de l'ensemble des territoires. C'est pourquoi le projet « Nouvel envol » initié en 2011 vise à améliorer la connectivité en créant une aérogare unique. Par ailleurs, l'aéroport de Paris-Orly dessert désormais à parts égales l'international, l'Europe et le national. Depuis le début de l'année, nous avons ouvert de nombreuses lignes vers la Chine, les États-Unis et l'Amérique du Sud, qui constituent autant d'opportunités pour les territoires. S'agissant des relations avec la capitale, l'aéroport sera relié par le Grand Paris Express en 2024.

Concernant la structure tarifaire, nous avons instauré un système de gratuité pour les postes au large, notamment lorsque les temps de rotation sont très courts. Nous continuerons de tenir compte des contraintes induites par le stationnement au large.

LES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Claude MOREL, animateur du groupe de travail « Liaisons d'aménagement du territoire »

Le groupe de travail « Liaisons d'aménagement du territoire (LAT) » a bénéficié de la volonté de la ministre de relancer la politique de ces liaisons. Notre analyse des compétences a fait ressortir l'importance du rôle des régions et des collectivités locales, ce que la ministre a confirmé. Nous nous félicitons également de l'annonce d'une enveloppe complémentaire de 15 millions d'euros et de l'assouplissement des critères d'éligibilité, qui correspondent à une proposition du groupe de travail. Une note technique de la DGAC et de la DGCL précisera les compétences des différents acteurs. L'État porte la responsabilité des liaisons nationales, qu'il a la possibilité de déléguer à tout type d'acteur. Les régions portent celle des liaisons régionales et infrarégionales, qu'elles peuvent déléguer à tout type d'acteur, sauf aux syndicats mixtes. Enfin, il convient d'approfondir le sujet des liaisons entre villes européennes. Certains membres du groupe de travail ont en effet demandé si une ville de France pouvait mettre en place, en liaison avec l'État et les collectivités concernées, une liaison avec une ville européenne de proximité. Or la réglementation nationale ne le permet pas parce qu'elle se limite aux liaisons nationales alors que la réglementation européenne le permet. La mise en place de telles lignes nécessiterait donc de faire évoluer fortement la réglementation française, en évitant qu'elles concurrencent des lignes régulières existantes et en précisant la question du financement.

Il existe un lien direct entre les plateformes aéroportuaires et les LAT. De ce point de vue, le travail de la région Nouvelle Aquitaine consistant à classer ses plateformes en fonction de leur vocation présente un intérêt particulier. La catégorie des plateformes ayant pour vocation le désenclavement économique notamment se prête bien à la mise en place d'une LAT, si les conditions requises sont réunies.

La DGAC a par ailleurs invité les responsables de région à se rapprocher d'elle pour assurer le lien entre les schémas régionaux aéroportuaires et les LAT.

S'agissant du financement, la contraction du budget des lignes d'aménagement du territoire ces dernières années a conduit à des critères d'éligibilité de plus en plus restreints. Le groupe de travail a donc demandé leur assouplissement, en les concentrant sur l'objectif de désenclavement et de développement économique. Nous proposons également d'assouplir les critères de financement et d'obligation de service public.

Jean-Luc GIBELIN

Nous nous associons à la volonté de créer des lignes d'aménagement du territoire européennes. Nous considérons en effet, en tenant compte des réserves soulignées par Claude Morel, que ces liaisons font partie des perspectives d'avenir des régions qui portent des vocations touristiques et industrielles. S'agissant de l'Occitanie, le développement industriel de Tarbes par exemple appelle l'accroissement des liens avec des industries situées à proximité et possédant des implantations ailleurs en Europe. D'autres plateformes à vocation touristique auraient également intérêt à développer des LAT avec nos voisins européens.

Nous exprimons donc une grande attente vis-à-vis des LAT et le montant annoncé par la ministre ce matin constitue un geste politique très fort, qui appelle néanmoins d'autres mesures concrètes car il ne sera pas suffisant.

S'agissant du développement des compétences, les régions ont déjà réalisé un saut qualitatif grâce à leur expérience sur le transport ferroviaire et sont aujourd'hui en capacité d'assumer leurs responsabilités en matière de transport aérien et de discuter avec les autres acteurs tout en portant la parole des usagers.

Luc FEDERMAN

Les LAT sont absolument essentielles pour certains territoires qui souffrent d'une liaison ferroviaire et routière insuffisante. Le transport aérien est indispensable pour permettre à la société Legrand par exemple, qui fait partie du CAC 40, de maintenir son siège social à Limoges. Le marché répond généralement aux besoins du tourisme, notamment au travers des vols low-cost.

Néanmoins, les liaisons d'aménagement permettent également de soutenir l'attractivité d'un territoire sur le plan du tourisme et de pallier le recul d'autres secteurs de l'économie. Le fait que les régions possèdent des compétences économiques et soient pilotes de la stratégie aéroportuaire régionale leur permet de faire des choix plus cohérents et plus efficaces en matière d'accompagnement des projets des entreprises. Les LAT peuvent également permettre de créer des liens économiques avec d'autres villes européennes.
Nous nous félicitons donc de l'assouplissement des conditions d'éligibilité au dispositif des LAT.

Thomas JUIN
L'UAF attend une vraie ambition de l'État sur les LAT. À ce jour, ces lignes sont un échec. Elles ne permettent nullement la cohésion ni le désenclavement des territoires.
Nous attendons donc le développement du budget des LAT et un assouplissement des critères d'éligibilité, qui sont aujourd'hui contreproductifs puisqu'ils imposent plusieurs allers et retours par jour et génèrent ainsi d'importants coûts parfois injustifiés. Il convient également de créer l'émulation en ouvrant véritablement la concurrence sur les lignes de service public, afin de réduire les coûts. Enfin, nous souhaitons que l'État assouplisse la réglementation pour permettre l'ouverture de lignes européennes, dont le désenclavement des territoires dépend.
En revanche, le développement des aéroports de proximité et du transport aérien en région ne doit pas se résumer aux LAT. Nous souhaitons que l'État facilite ce développement en réfléchissant avec les régions aux adaptations réglementaires à apporter. Le problème des lignes directrices de la Commission européenne est qu'elles s'appliquent à un socle fiscal hétérogène. La fiscalité du transport aérien en France est désavantageuse pour les compagnies aériennes, les passagers et les aéroports, ce qui incite les collectivités à rechercher des subterfuges pour attirer les compagnies malgré tout. Il convient donc d'ouvrir une réflexion avec l'Etat et les régions pour discuter des aménagements réglementaires envisageables juridiquement et financièrement.
Le développement du transport aérien en région et l'efficacité des coûts nécessiteraient par ailleurs que les acteurs se fédèrent pour coordonner l'offre touristique ainsi que les actions visant à en assurer la promotion à l'étranger. Les aéroports peuvent constituer un excellent vecteur pour fédérer les organes touristiques.

Alain BATTISTI
Les LAT souffrent de la fiscalité et du coût élevé des redevances de l'aéroport d'Orly. L'annonce d'une enveloppe complémentaire de 15 millions d'euros constitue un bon signal malgré la faiblesse du montant, sachant que plusieurs lignes nouvelles doivent être financées. L'assouplissement des critères constituera un changement de paradigme car il permettra une réelle gouvernance des LAT. Les lignes d'aménagement du territoire n'ont pas uniquement vocation à relier Paris. Il en existe également qui relient Lyon aux autres régions et les LAT pourront désormais relier deux aéroports d'une même région. La création de lignes avec d'autres villes européennes sera plus complexe mais constitue également une opportunité.

L'évolution de l'offre ferroviaire en France constitue un enjeu pour le transport aérien. Les lignes ferroviaires d'aménagement du territoire coûtent très cher, souvent pour un faible nombre de passagers, et les collectivités ne pourront pas continuer à les financer longtemps sachant que le niveau de fiscalité français est le plus élevé de tous les pays développés. Il est donc nécessaire de réduire la fiscalité tout en réduisant les coûts, ce qui est possible en substituant partiellement l'avion ou d'autres moyens de transport aux lignes ferroviaires d'aménagement du territoire. L'assouplissement du système de LAT constitue donc une opportunité pour réduire les dépenses des régions en concevant de nouvelles solutions aériennes. En outre, l'aérien n'est pas plus polluant que le ferroviaire quand on inclut les

coûts environnementaux de construction des voies et des rames et de production de l'électricité.

Régis LACOTE
Le groupe ADP a travaillé avec certains de ses clients, notamment Air France, pour mettre en place un plan d'action visant à améliorer l'expérience des passagers de région sur la plateforme de Paris-Orly. Cette démarche doit permettre de créer de la valeur pour les territoires, de même que la jonction avec Paris et les pôles de la Défense et de Saclay grâce au Grand Paris Express.

Claude MOREL
Le groupe de travail sur les LAT a longuement débattu du modèle économique des LAT et conclut qu'il se justifie par la présence d'un noyau d'activités économiques, auquel s'ajoute éventuellement une clientèle touristique. Les LAT n'ont peut-être pas désenclavé les territoires qu'elles desservent mais ont permis de maintenir l'activité économique dans certaines régions. De nombreux membres du groupe de travail se sont plaints de la rigidité des obligations de service public, qui sont surtout énoncées en termes de moyens. Nous souhaitons donc apporter de la souplesse à la collectivité et à l'opérateur, tout en leur fixant des objectifs de résultat. Il appartiendra donc aux opérateurs d'organiser la ligne de manière à atteindre l'équilibre.

Échanges avec la salle

Patrick KRUISSEL, association de défense du Val-d'Oise contre les nuisances aériennes (Advocnar)
Nous regrettons que les associations de riverains n'aient pas été autorisées à participer au groupe de travail. Quel soutien l'Etat peut-il apporter pour favoriser les liaisons internationales des aéroports de province afin d'améliorer l'attractivité des territoires et de soulager l'Ile-de-France, exploitée à saturation par la vision égocentrique d'Aéroports de Paris, qui a pourtant la possibilité d'investir en province ?

Alain BATTISTI
Il n'y a pas de restriction à l'ouverture de lignes vers de grandes destinations au départ des aéroports de province. L'ouverture d'une nouvelle ligne suppose néanmoins l'existence d'un marché. Or le marché au départ de Lyon par exemple n'est pas suffisant pour assurer une liaison quotidienne avec New York tout au long de l'année.

Alexandra SUBREMON, experte du droit européen du transport aérien
Les régions souhaitent mener une stratégie aéroportuaire et s'impliquer dans le développement du trafic à partir de leurs aéroports. Néanmoins, assigner une vocation aux aéroports revient à partager le marché alors que les aéroports sont des entreprises, soumises au droit de la concurrence. L'implication des régions dans la stratégie doit passer davantage par la définition d'objectifs que par un partage du marché.

Luc FEDERMAN
Il n'est pas question pour les régions de ne pas respecter les lignes directrices européennes. Les aéroports ne sont pas des entreprises comme les autres. Ils constituent des outils au service du développement économique des territoires et ils disparaîtront s'ils ne sont plus considérés comme tels. La Région Nouvelle Aquitaine connaît les restrictions applicables aux aides qu'une collectivité peut apporter au lancement de nouvelles lignes et nous veillons scrupuleusement à leur respect. Par ailleurs, il n'existe pas de réelle concurrence entre les aéroports régionaux. Les organismes de gouvernance jouent pleinement leur rôle dans le respect de la réglementation européenne.

Jean-Luc GIBELIN
Il n'existe pas de loi interdisant aux entreprises de travailler ensemble, d'autant plus quand elles se tournent vers les pouvoirs publics pour demander leur aide. Les collectivités sont disposées à assumer leur rôle d'aménageur du territoire, puisque c'est à ce titre qu'elles sont interpelées et l'efficacité de leur action suppose d'assurer la cohérence entre les différentes structures. Il leur serait reproché d'aider des structures qui exerceraient une forte concurrence entre elles sur des activités subventionnées.
Les régions n'interviennent pas dans le fonctionnement des structures, mais dès lors que leur aide est sollicitée, elles doivent veiller à la cohérence de l'activité qu'elles soutiennent. Par ailleurs, les régions n'ont pas intérêt à ce que les modes de transport soient opposés les uns aux autres. Elles doivent plutôt rechercher l'intermodalité.

Thomas JUIN
La Commission européenne a rappelé dans ses lignes directrices que les aéroports sont des entreprises soumises au droit de la concurrence. Néanmoins, cette appréciation vaut essentiellement pour les sociétés aéroportuaires, publiques ou privées, qui visent la performance économique. La Commission européenne est plus nuancée au sujet des aéroports de proximité ou décentralisés et a reconnu la possibilité pour les collectivités de les financer afin d'équilibrer leurs comptes. Elle appelle également de ses vœux la cohérence entre ces aéroports qui assurent une mission de service public.

Claude MOREL
Le relevé de conclusions du groupe de travail indique que plusieurs de ses membres ont souhaité que le « versement transport » puisse servir au financement des LAT. Néanmoins, nous ne pouvions trancher sur ce point, qui dépasse le champ du groupe de travail.

CONCLUSION DU COLLOQUE

Alain ROUSSET, président de la région Nouvelle-Aquitaine et président du thème « Performance au service des territoires »

En tant que grand fervent de la décentralisation, je suis très heureux de la tenue de ce genre de débat entre acteurs du secteur public et du secteur privé, représentant l'État, les régions, les services et les entreprises. Chacun a pu s'exprimer librement et ce colloque nous offre des ouvertures. Nous avons besoin de clarifier le rôle de l'État et celui des régions en tant qu'acteurs économiques pour garantir le bon fonctionnement de nos institutions. Par ailleurs, les régions possèdent des compétences dans le domaine du transport en général, mais n'ont pas recruté de spécialistes des aéroports. Elles doivent également faire face au transfert des ports. Pour ma part, je souhaite être entouré de personnes possédant les compétences techniques nécessaires pour me conseiller et capables de challenger les entreprises et les aéroports.

La perte de compétences des pouvoirs publics à laquelle nous assistons depuis trente ans ne sert pas le privé. La privatisation d'Aéroports de Paris est une stupidité financière, économique, sociale, en termes d'aménagement du territoire et environnementale. Elle suppose que l'État ne serait plus capable de définir des stratégies à long terme. Puisque ADP est un hub national, c'est à nous qu'il appartient de déterminer son avenir. Or nous n'avons pas été consultés. La décision est prise à Bercy par quelques hauts fonctionnaires qui n'ont plus de vision pour notre pays et subissent le lobbying de grands groupes qui se trompent de mission. Cette décision est d'autant plus scandaleuse que nous possédons l'expérience de la privatisation des autoroutes, qui a entraîné une baisse colossale des ressources du réseau routier national sans permettre la baisse des péages.

D'autres pays très libéraux ont constaté les excès de la privatisation et sont revenus sur leur position.

Nous regrettons également l'absence d'étude comparative de la part de la DGAC ou du ministère des Transports entre le système fiscal aérien français et celui des autres pays européens. Sans cette étude, il est difficile de débattre car chaque acteur défend sa position en fonction de ses intérêts, sans pouvoir la documenter. Je souhaite donc qu'une structure de l'État nous renseigne afin de pouvoir mener un débat sur les taxes et la redevance. Il conviendrait par ailleurs que l'État supprime tous ses doublons qui entraînent des surcoûts par rapport aux compétences que la loi NOTRe et d'autres lois avant elle ont confiées aux régions.

Nous devons donc assurer la cohérence entre le rail, la route et l'aéronautique. La centralisation parisienne des aéroports constitue une autre problématique, qui appelle une réflexion sur le développement des liaisons européennes à partir des régions.
Alain Rousset

S'agissant du rôle industriel du transport aérien, alors qu'ATR est franco-italien, pourquoi a-t-on perdu la compétence sur les turbopropulseurs en France ? Comment va-t-on assurer la sécurité aérienne et la maintenance ? Le problème de la maintenance des aéronefs va être de plus en plus prégnant compte tenu du doublement de leur nombre. Nous devons également anticiper les problèmes de nuisances sonores. Par conséquent, le monde aérien a aujourd'hui besoin d'une nouvelle réflexion stratégique.

Les transports de moyenne distance à l'intérieur d'un pays ont vocation à être assurés par les lignes à grande vitesse, ce qui constitue plutôt un progrès du point de vue des émissions de CO_2. Nous devons donc assurer la cohérence entre le rail, la route et l'aéronautique. La centralisation parisienne des aéroports constitue une autre problématique, qui appelle une réflexion sur le développement des liaisons européennes à

partir des régions. Les régions se sont emparées du sujet des aéroports. Elles doivent néanmoins se doter d'équipes de techniciens de haut niveau, capables de dialoguer avec le monde de l'aviation et avec les autres collectivités pour les rassembler. Elles ont par ailleurs besoin d'une visibilité à long terme de la part de l'État. Nous ne pouvons nous satisfaire de changements à chaque échéance présidentielle. L'action publique supporte mal les ruptures, sauf quand il s'agit de mettre fin à des dispositifs inefficaces. Nous avons besoin de prospective et d'anticiper l'avenir, comme le font les entreprises, que ce soit pour l'éducation, pour les activités portuaires, pour les activités industrielles ou pour les activités aéronautiques.

ACTES DU COLLOQUE

TRANSPORT AÉRIEN : UN ENJEU PARTICULIER POUR L'OUTRE-MER

Le 10 juillet 2018

ALLOCUTIONS D'OUVERTURE
Élisabeth BORNE, ministre chargée des Transports

Madame la Ministre, Chère Annick,
Mesdames et messieurs les Parlementaires,
Mesdames et messieurs,

Les Assises nationales du transport aérien que j'ai lancées le 20 mars dernier ne pouvaient faire exception, chère Annick, au « réflexe Outre-mer » que tu défends avec passion et conviction au sein du Gouvernement.
Le transport aérien, nous en sommes ici tous convaincus, est essentiel pour la continuité de notre territoire et pour cette « relation archipélagique de la France au monde », que le Président de la République mentionnait il y a peu, lors de la cérémonie de clôture des Assises de l'Outre-mer.
Ce colloque intervient au lendemain de deux évènements importants :

- je pense à la remise du livre bleu sur l'Outre-mer, le 28 juin dernier, sur lequel tu reviendras, chère Annick ;
- je pense également à la mise en service de la liaison directe entre Paris et Saint-Pierre-et-Miquelon le 3 juillet dernier, que nous avons inaugurée ensemble.

En inaugurant cette ligne, nous avons, je le reconnais, ressenti une grande fierté car c'est plus qu'une simple liaison, c'est la République qui tisse un fil direct entre elle et l'un de ses territoires.

Vous le savez, le trafic aérien a quasiment doublé en France en 20 ans :

- pour les Outre-mer, plus de 4,4 millions de passagers ont été transportés entre la métropole et l'Outre-mer en 2017, mais c'est seulement un peu plus du tiers d'un total de 12 millions de passagers si l'on ajoute le trafic entre les Outre-mer et l'international et le trafic entre nos territoires d'Outre-mer ;
- ces chiffres illustrent une réalité parfois oubliée à Paris : la relation avec l'Outre-mer ne peut pas se résumer à la relation avec la métropole.

Cette relation doit aussi se penser à l'échelle interrégionale des bassins – la Caraïbe et la Guyane, l'Atlantique Nord, l'Océan Indien, l'Océan Pacifique – afin de toujours plus ouvrir nos territoires sur le monde.
Là encore, j'ai pu mesurer lors de mon déplacement à Saint-Pierre-et-Miquelon combien, au-delà de la liaison directe avec Paris, la connexion de l'archipel au bassin nord-américain était vitale et structurante.
Les enjeux économiques de cette ouverture pour nos territoires ultramarins sont clairs, je pense par exemple au tourisme.
Les compagnies basées Outre-mer font très bonne figure dans le classement des transporteurs français en nombre de passagers transportés. Trois d'entre elles sont classées dans le top 10 (Air Caraïbes, Air Austral et Air Tahiti). Quatre aéroports en Outre-mer (Pointe-à-Pitre, Saint-Denis-de-la-Réunion, Fort-de-France et Papeete) dépassent largement le million de passagers. Et cette tendance se confirme à la hausse.
Cela illustre l'importance du transport aérien pour nos concitoyens ultramarins et pour le développement économique des territoires.
À un moment où, comme j'ai pu le constater lors d'une visite vendredi dernier à l'Aéroport d'Orly, nombre de résidents métropolitains vont rendre visite à leur famille Outre-mer, ce colloque estival des Assises nationales du transport aérien trouve toute sa pertinence.
Il résonne avec les Assises de l'Outre-mer organisées par la ministre des Outre-mer. Nos ministères ont œuvré de concert pour organiser ce moment d'échanges et de réflexion, et je l'en remercie.
Je voudrais aussi remercier Monsieur le député Serge Letchimy, qui a accepté de présider les travaux ultra-marins des Assises du transport aérien. Monsieur le député, permettez-moi de saluer votre implication, concrétisée par le colloque de ce jour. Je sais le travail important et les nombreuses auditions préparatoires que vous avez réalisés, à l'Assemblée nationale et dans les territoires et je voudrais vous en remercier très sincèrement.
Le dynamisme d'un territoire d'Outre-mer dépend de sa situation géographique et de sa connexion au monde. Il dépend aussi de la qualité des infrastructures aéroportuaires et de la compétitivité des offres de transport. Il est enfin lié à l'attractivité que peut exercer le territoire.
C'est le triptyque « Connectivité, Compétitivité, Attractivité » que vous appelez de vos vœux, Monsieur le député, et je partage pleinement votre approche.
Ce sont précisément ces enjeux que vous aborderez aujourd'hui.

Pour ma part, je souhaite insister sur trois convictions qui sont les miennes.

Le premier enjeu, c'est la qualité de service, qui doit répondre à la spécificité de la demande ultramarine de transport aérien :

- cette demande se caractérise par la forte saisonnalité du trafic et l'étroitesse de certains marchés. La qualité de service, c'est

avant tout la qualité de la desserte. Celle avec la métropole, bien sûr ;
- mais aussi, je l'ai dit, c'est un véritable enjeu : les dessertes infrarégionale, régionale et internationale. Cela pose la question des droits de trafic avec les zones et Etats voisins et je souhaite que ce colloque soit l'occasion de formuler des propositions pour améliorer la connectivité des Outre-mer.

L'enjeu de la qualité de service, c'est aussi la qualité de service offerte par les infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne :
- à cet égard, il me semble indispensable que nous gardions toujours en tête la nécessité d'adapter les solutions aux besoins. C'est à ce prix que les Outre-mer resteront des laboratoires d'innovation les plus en pointe ;
- j'ai pu le voir à Saint-Pierre-et-Miquelon, avec le projet « Remote Tower » qui permettra bientôt d'assurer le contrôle de l'aéroport de Miquelon depuis l'aéroport de Saint-Pierre grâce au déploiement d'un système innovant ;
- les besoins spécifiques des Outre-mer nous obligent à innover et c'est une chance non seulement pour nos concitoyens qui vivent dans ces territoires, mais aussi pour tous les territoires. C'est un levier de compétitivité.

La qualité de service, ce sont enfin de nouvelles façons de voyager et de nouvelles offres :
- je me félicite d'annonces de transporteurs français – je pense à FrenchBee – ou européens – je pense à Level ou Norwegian – qui apportent des perspectives de développement, au bénéfice du passager ;
- je suis convaincue qu'une saine concurrence est essentielle pour que les prix des billets soient compétitifs et que la qualité de service progresse. Le colloque d'aujourd'hui devra permettre d'objectiver cette question.

Un deuxième enjeu que je voudrais évoquer est celui des politiques d'attractivité et de développement touristique :
- il est important que la puissance publique – Etat et collectivités territoriales – crée les conditions pour favoriser le basage des compagnies aériennes Outre-mer. Car si les compagnies aériennes sont bien sûr libres de leur gestion, elles contribuent à l'activité économique et à l'emploi local, mais également à toutes les connectivités ;
- la politique régionale de développement économique et touristique me semble prendre ici une place centrale. Elle est essentielle pour encourager le développement d'une offre touristique et hôtelière aux meilleurs standards internationaux, et donc pour améliorer l'attractivité de nos territoires. Vous en débattrez et je souhaite aussi connaître vos propositions en ce sens.

Le troisième enjeu que je voudrais citer, ce sont les moyens d'intervention de l'État, qui doit veiller à assurer la continuité territoriale :
- l'État dispose d'outils puissants. Je pense à la faculté d'imposer des obligations de service public, de mettre en place des délégations de service public. Je pense aussi à la politique d'aides aux passagers ;
- le recours à ces outils doit bien sûr être raisonné, mais il ne faut pas l'exclure lorsque c'est nécessaire. Ce sont là des leviers importants pour répondre à la spécificité des besoins qui s'expriment dans les Outre-mer.

Je ne développerai pas ici une liste exhaustive de tous les enjeux et défis à relever. Je pense à la question du double contrôle des passagers, à celle des droits de trafic des zones Antilles-Guyane et Océan Indien.

Et sans anticiper sur les conclusions de nos travaux, j'attends vos propositions pour développer la connectivité régionale de nos Outre-mer avec leur environnement international. Je sais, Monsieur le député, que vous êtes attaché, comme moi, à ce que nous puissions rapidement formuler des propositions concrètes, par exemple pour engager des consultations aéronautiques avec les pays limitrophes.

Je sais aussi que vous portez l'idée d'une conférence de bassin et j'attends bien sûr que vous puissiez nous en dire un peu plus au cours de cette journée.

Pour finir, je vois qu'une fois encore, votre participation en nombre à ce colloque démontre notre profond attachement à tous nos Outre-mer.

Et je ne doute pas qu'il ressortira de vos échanges des réflexions à poursuivre pour l'avenir et, naturellement, des propositions concrètes.

Aimé Césaire disait : « N'y eût-il dans le désert qu'une seule goutte d'eau qui rêve tout bas, dans le désert n'y eût-il qu'une graine volante qui rêve tout haut, c'est assez. »

Nous ne sommes pas dans le désert, et vous êtes invités non seulement à rêver, mais aussi à proposer tout haut, pour apporter des réponses ambitieuses et réalistes pour le développement de nouveaux services aériens dans les Outre-mer ! Je compte sur vous !

Je vous remercie.

Annick GIRARDIN, ministre des Outre-mer

Madame la Ministre, chère Élisabeth,
on ne se quitte plus !
Mesdames et messieurs les Parlementaires,
Serge Letchimy, cher ami, cher Thani ,
tous les deux très impliqués sur l'ensemble des questions Outre-mer, notamment sur des sujets cruciaux tels que celui-ci,
Mesdames et messieurs les élus,
Mesdames et messieurs les professionnels du domaine aéronautique,
Mesdames et messieurs,

Tout d'abord, comme l'a fait Élisabeth, je voudrais ici remercier tous ceux qui ont participé depuis plusieurs mois aux travaux des Assises de l'aérien et tout particulièrement le député Serge Letchimy, qui a pris – comme d'habitude – à bras-le-corps ce sujet complexe du désenclavement. Sujet complexe, car c'est un sujet qui souvent irrite, dans nos territoires insulaires ou isolés, où le désenclavement est nécessairement portuaire ou aérien.
Si les liaisons aériennes ne sont pas suffisamment développées et si elles ne sont pas proposées à un coût accessible pour tous, c'est souvent un sentiment d'abandon qui prévaut chez les habitants dans les territoires d'Outre-mer. Ce sentiment d'abandon, on le sent régulièrement, et sur tous les territoires d'Outre-mer. Bien sûr, plus c'est loin, plus nous ressentons ce sentiment d'abandon. Nous le ressentons notamment dans le Pacifique, où il n'existe pas de vol direct vers la métropole.
Or, le rôle des pouvoirs publics est de répondre à ce défi, qui pose l'éloignement de l'ensemble des territoires d'Outre-mer comme un sujet central. Le rôle des pouvoirs publics est également de créer les conditions d'un développement économique de nos territoires et l'accessibilité en est l'une des conditions essentielles.
Comment échanger, exporter, garder ou faire venir des entrepreneurs sans une réelle intégration dans l'environnement régional ou sur le monde ? Nous savons, si le désenclavement aérien est une condition nécessaire pour le développement économique et touristique de nos territoires, que ce désenclavement s'opère naturellement dès lors que le territoire attire et voit s'accroître la concurrence entre compagnies.

Les Assises de l'aérien sont l'occasion de traiter en profondeur de ces sujets et je tiens ici à remercier à nouveau ma collègue Élisabeth Borne pour avoir initié et mené cette réflexion, et surtout, pour avoir pris pleinement en compte la dimension ultramarine. Depuis que je suis à la tête de ce ministère, je ne cesse de répéter que le réflexe Outre-mer doit être celui de tous les ministres. Il y a bien sûr le ministère des Outre-mer, mais aussi le droit commun – il importe que chaque ministère ait cette préoccupation pour l'ensemble des territoires. Elisabeth est toujours à mes côtés sur ces sujets.

L'État agit en faveur du désenclavement des territoires d'Outre-mer même si – je le redis pour nos compatriotes ultramarins – le ressenti peut parfois différer de la réalité.
L'État a ainsi mis en œuvre plusieurs dispositifs de continuité territoriale qui permettent d'assurer la continuité des territoires ultramarins à l'hexagone ou encore en bassin maritime. Cette continuité territoriale a un coût, nous le savons, mais elle est essentielle :

- pour favoriser l'intégration de tous et le sentiment d'appartenance à la même nation ;
- pour garantir aux Ultramarins les mêmes possibilités de formation et d'études que l'ensemble de nos concitoyens ;
- pour l'ouverture culturelle et le développement de la pratique sportive où il est impératif d'abolir les distances ;
- pour avoir des territoires qui attirent et s'intègrent dans leur bassin régional. Cette question de l'intégration dans le bassin régional tient à cœur au Président de la République.

Ces dispositifs sont nombreux et complémentaires, car ils visent des publics différents, qui, pour beaucoup, sont gérés par LADOM (l'Agence des Outre-mer pour la Mobilité), dont je salue le travail et l'engagement.

Tout d'abord, il existe le Passeport Mobilité Formation Professionnelle (PMFP) pour accompagner les personnes en formation. S'il est important de développer les formations sur place – nous nous battons aussi sur ce dossier, le Gouvernement y travaille fortement, notamment s'agissant des formations maritimes - nous sommes conscients que les formations les plus pointues ne peuvent pas se faire dans les territoires d'Outre-mer.
Je pense aussi à d'autre dispositifs : le Passeport-Mobilité Études, qui prend en charge les billets d'avion pour les étudiants ou l'aide à la continuité territoriale, qui est destinée à financer une partie des titres de transport des résidents des territoires d'Outre-mer vers la métropole, sous condition de ressources. À cela s'ajoute également l'aide aux concours, qui demeure également essentielle, car accéder aux concours en métropole, ou y venir pour les oraux, a un coût. Il est normal que l'on puisse faire en sorte que cette possibilité soit offerte à tous les territoires d'Outre-mer. Dernièrement, la continuité funéraire a été mise en place dans le cadre de la loi Egalité réelle.

D'autres dispositifs plus spécifiques complètent ceux de LADOM. Le FEAC est un fonds d'aide aux échanges artistiques et culturels pour les Outre-mer. Il existe également le FEBECS, fonds à but éducatif, culturel et sportif. J'ai décidé le doublement de ces deux fonds de manière à passer de 8 000 billets aujourd'hui à 16 000 billets demain.
C'est une orientation forte que de pouvoir aider tous ces jeunes à sortir de leur territoire, à venir dans l'hexagone et se déplacer dans leur bassin maritime. La possibilité de se déplacer dans leur bassin maritime est un sujet qui a souvent été porté par Serge Letchimy. C'est la volonté du Président de la République, lorsqu'il a annoncé 200 000 billets pour les territoires d'Outre-mer. Ce sera chose faite avant la fin du quinquennat. Nous tiendrons cet engagement, comme le Président de la République l'a rappelé à l'Élysée la semaine dernière.

Au-delà de ces dispositifs ciblés, l'État apporte également une contribution forte pour le désenclavement des territoires les moins peuplés à travers, tu l'as dit Élisabeth, la délégation de service public (DSP). C'est le cas pour Wallis et Futuna. C'est le cas pour Saint-Pierre-et-Miquelon. Ces DSP permettent d'alléger le tarif des billets d'avion. Malgré cette intervention, les vols restent très chers. Par exemple, un trajet Saint-Pierre-et-Miquelon-Montréal coûte 800 euros, alors qu'un billet Montréal-Paris peut être acheté pour 400 euros.
Ces DSP ont pour objectif le désenclavement aérien pour tous les habitants, mais également le développement économique et touristique. Comme beaucoup ici, nous sommes persuadés que le développement économique d'un territoire est aussi extrêmement important. L'attractivité d'un territoire est extrêmement importante pour développer à la fois le tourisme sur le territoire, mais aussi un tourisme professionnel qui viendra y travailler et apporter un certain nombre de solutions. Un territoire attractif est un territoire sur lequel les compagnies aériennes souhaitent se rendre.
Élisabeth a en parlé : nous avons inauguré la semaine dernière le premier vol direct entre Saint-Pierre-et-Miquelon et Paris. L'on se rend bien compte que le lien se renforce, car la métropole est à portée de main – 5 heures de vol au lieu de 24. Cela change tout. « Cela change la vie », disent les passagers en descendant de l'avion.
Je pense que Thani peut se rappeler de la même chose pour Mayotte – qu'il nous faut rendre encore plus attractive pour répondre à l'attente, très forte.

Nous allons continuer ces expérimentations de manière à pouvoir renforcer ce sentiment ou ce lien fort – même s'il n'est qu'aérien à l'origine – entre la métropole et les territoires d'Outre-mer. Même si, encore une fois, il n'y a pas que l'hexagone.
Le prix du billet est un sujet récurrent dans les territoires d'Outre-mer, et sans doute le rappellerez-vous au cours de cette journée. Les tarifs sont souvent élevés, pour des liaisons souvent non concurrentielles. D'où la nécessité de DSP ou de dispositifs particuliers pour permettre à ceux qui en ont le plus besoin de sortir, ou à ceux qui doivent aussi le faire pour des raisons médicales. Nous constatons une différence de 30 à 40% des tarifs entre les territoires plus isolés et les territoires qui connaissent un développement économique plus important. Les Antilles, la Polynésie et La Réunion ont connu dernièrement une attractivité qui a permis une baisse du tarif des billets d'avion, les rendant plus accessibles. Il faut s'en réjouir, sans mettre de côté la qualité des transports et de l'accueil.

Je pourrais aborder l'ensemble des sujets traités dans le cadre des Assises de l'aérien :
- l'impact des taxes aéroportuaires et du prix du carburant dans certains cas ;
- la question des infrastructures, pas toujours adaptées. Certains territoires ont besoin que l'on améliore les pistes, qui sont souvent trop courtes pour certains types d'avion. Travailler sur les infrastructures permettrait de développer les services ;
- le double contrôle aux frontières ;
- les formations aux métiers de l'aérien.

Un dernier mot pour vous parler du livre bleu, puisque vous l'avez abordé lors de l'entrée en matière.
Ce livre bleu sur l'Outre-mer constitue une feuille de route du Gouvernement pour les territoires d'Outre-mer. Il ne pouvait pas ne pas contenir une ambition aérienne : l'accompagnement par l'État des projets d'intégration aéroportuaire régionale. Les territoires ultramarins doivent s'inscrire dans leur bassin régional et sortir du schéma de désenclavement entre l'hexagone et les territoires d'Outre-mer.
Le livre bleu prévoit aussi de développer les tours de contrôle déportées – tu l'as dit, Élisabeth. Nous venons de le voir à Saint-Pierre-et-Miquelon, où la tour de contrôle va prendre le relais pour que des avions se posent sur ce petit aéroport. L'objectif est de permettre à de petits aérodromes de continuer à se

développer. Ces solutions pratiques, pragmatiques, sont aussi très importantes par exemple, en Polynésie. Lorsque l'on fait le tour de la Polynésie, l'on se rend bien compte que ce type d'innovation permet de poursuivre les déplacements aériens.
Vous avez une journée de travail devant vous. Comme Élisabeth Borne, j'attends vos propositions. Chacun le sait : j'ai la volonté d'intervenir, d'agir pour co-construire des solutions avec les différents acteurs. Je déclarais à l'Élysée : je suis en mode projet. L'Outre-mer est en mode projet. Plusieurs ministères sont en mode projet. Alors, j'attends vos projets.

Serge LETCHIMY, député de la Martinique, président du thème « Performance au service des territoires Outre-mer »

Madame la Ministre des Transports,
Madame la Ministre de l'Outre-mer,

Je vous remercie d'avoir accepté d'aborder ce sujet en dehors des prés carrés classiques. La question de l'Outre-mer est souvent fondue dans un débat d'ordre général. Vous n'êtes pas tombées dans ce piège ni cette facilité. Je voudrais solennellement et personnellement vous remercier d'avoir accordé une place spécifique à la question des Outre-mer.
Madame la Ministre, chère amie, je sais ton engagement personnel. Je souhaite que nous puissions aborder les questions sans tabou, franchement et clairement.
Je voudrais remercier ceux et celles qui ont accepté d'être auditionnés. Ils se sont déplacés depuis des régions très éloignées. J'ai ressenti la très grande détermination de vrais professionnels. J'ai ressenti aussi, Madame la Ministre, une vraie souffrance quelquefois, et les difficultés à atteindre des objectifs.
Je voudrais aussi remercier tous les services de la DGAC qui m'ont accompagné avec beaucoup d'honnêteté et de détermination.
Madame la Ministre, vous avez eu l'audace de citer Aimé Césaire. Ce grand monsieur a toujours essayé d'œuvrer pour que nous puissions réunir, dans la République, les meilleures conditions pour que l'universel s'exprime, dans le respect de la justice et de l'égalité. En même temps, il a tout fait pour que les différences, particularités et singularités existent. En matière de transport aérien, l'on ne peut œuvrer au désenclavement sans prendre en compte les problèmes de sécurité, de compétitivité sociale et écologique, et le nécessaire respect des normes sociales. Aimé Césaire disait souvent que la première des libertés est la liberté de penser, suivie de la liberté de créer et d'imaginer un autre monde.
Je suis convaincu, Mesdames les ministres, que si vous réussissez à accepter quelques-unes de nos propositions, vous allez faire un pas considérable. Lorsque vous avez cité le chiffre de 12 millions de passagers aériens, vous avez précisé que 4,4 millions d'entre eux sont en liaison avec la France continentale. Pour ma part, je n'emploie pas du tout le mot « métropole », car je le considère comme une barbarie des temps modernes, qui mériterait d'être effacée de la Constitution. Vous avez même indiqué que de nombreux aéroports dépassent le million de passagers, et que certaines de nos compagnies basées figurent dans le top 10 national. Les liaisons avec les Antilles, pour certaines compagnies, représentent davantage de passagers que les liaisons entre l'Europe et le Canada.
Je ne vois pas de perspective claire si l'on ne tient pas compte de ces singularités. Dans l'imaginaire collectif européen et français, la Caraïbe est une petite île. Ce n'est pas vrai : ce territoire comprend 35 îles, 35 pays tiers, 50 aéroports, 4 millions de passagers – nous ne transportons que 400 000 d'entre eux. Par ailleurs, la surface de la Guyane est équivalente à celle du Portugal. Citons également la Polynésie, qui regroupe plus d'une centaine d'îles. Sur les 12 millions de passagers, près de 4 millions se déplacent au cœur même de la Polynésie. De la même manière, la Guadeloupe n'est pas seulement une île, c'est un archipel.

Les problématiques sont nombreuses ; j'identifie au moins les suivantes :
- les liens entre la France continentale et les Outre-mer peuvent-ils et doivent-ils être améliorés ? Comment y procéder ?
- les avantages et les limites de la concurrence entre compagnies aériennes ;
- la saisonnalité des prix des billets, avec des différences trop marquées selon les périodes ;
- le double contrôle – que je qualifie d'irritant ;
- les visas de l'espace Schengen : comment désenclaver nos territoires tout en répondant à l'enjeu de sécurité ?
- nos liens avec le voisinage peuvent-ils et doivent-ils être améliorés ? Comment y procéder ?

Ces questions impliquent d'aborder d'autres sujets que sont :
- les droits de trafic ;
- les accords administratifs potentiels ;
- les accords entre compagnies ;
- les négociations territorialisées ;
- l'ouverture du ciel.

Pouvons-nous établir des modalités souples d'arrangements aériens avec nos voisins pour faciliter le développement des relations, en dehors des accords internationaux classiques, de telle sorte que les enjeux de proximité soient traités de manière territorialisée ? Ces arrangements sont-ils compatibles avec la préservation de nos compagnies basées ? Peuvent-ils offrir une garantie suffisante en matière de sécurité ?
Cette nouvelle dynamique pourrait-elle aboutir à des accords multilatéraux, à l'instar des modalités d'organisation de l'Océan Indien dont ont bénéficié Madagascar, l'Île Maurice, le sud et l'ouest de l'Afrique, ou encore dans le cadre de l'organisation des petits États de la Caraïbe autour de la Martinique et de la Guadeloupe ?
Quelle implication pour les acteurs locaux (aéroports, collectivités territoriales) ? Quid de la liaison par hydravion ou par hélicoptère, ou encore de la politique de transports en matière de santé ? Qu'en est-il de la connectivité des vols en charter, où la souplesse devrait servir de guide ? Quid de l'organisation de l'affrètement inter-îles ?
Les dispositifs que j'ai évoqués permettraient-ils de démultiplier l'export, tout en sécurisant les partages de codes ? Comment accompagner les aéroports dans leur recherche de compétitivité et de performance ? Comment faire en sorte que leurs outils deviennent des vecteurs d'attractivité économique ? Comment les accompagner avec des dispositifs de l'Etat fiables ? Je pense à l'aide fiscale liée au renouvellement de la flotte : est-elle efficace ?
Il n'y pas que l'État – pas plus qu'il n'y aurait que les compagnies aériennes. Il faut absolument établir une stratégie collective. Quelle politique régionale pour assurer le lien entre le désenclavement aérien et le développement économique ?

En outre, comment aborder les cas particuliers ? Il faut absolument renforcer la sécurité des aéroports intérieurs. La situation de la Guyane est très épineuse, avec l'arrestation de 4 000 « mules ». Mayotte, quant à elle, doit étendre ses pistes. Quelles sont les nouvelles modalités d'utilisation des fonds européens qui permettraient de le faire ?
Des boucs émissaires ont été désignés : la fiscalité et les redevances aéroportuaires, la surcharge carburant, le prix du billet d'avion... même si le niveau de prix de la liaison Antilles-Guyane est difficilement compréhensible.
Il faut mettre en œuvre l'aide au désenclavement aérien, l'aide à la continuité territoriale (7 millions d'euros seulement pour

l'Outre-mer) pour tenir compte de la fragilité des plus faibles, qui sont parfois contraints de payer un trajet jusqu'à 1 000 euros.
Il existe bien sûr des enjeux en matière de tourisme et de perspectives de développement. Il faut permettre à ces territoires de sortir de leur traditionnelle activité d'importation massive, de la monoculture, pour renforcer leur attractivité économique.
Nous avons évoqué les modalités de déconcentration. Pourquoi ne pas organiser une conférence annuelle de la connectivité aérienne pour construire une nouvelle politique d'ingénierie et permettre aux acteurs de décider localement ? Les territoires des bassins, en ce qu'ils sont concernés par des enjeux, doivent pouvoir en débattre.
Mesdames les ministres, c'est en cela que ces Assises me semblent une excellente idée. Je souhaite simplement que vous puissiez toutes les deux trouver des voies réglementaires, législatives, financières et politiques pour concrétiser notre volonté de changement.

TABLE RONDE

État des lieux et présentation des enjeux

Jürgen BACHMANN
Secrétaire général du Syndicat des entreprises tour-operating (SETO)

Marie-Laure DESMET
Représentante d'Atout France

Yves GOUMENT
Chargé de mission continuité territoriale à la Direction générale des Outre-mer

Philippe LAMBERT
Chef du bureau des études économique à la sous-direction des études de la DGAC

Carole PUIG-CHEVRIER
Sous-directrice de la lutte contre l'immigration irrégulière au ministère de l'Intérieur

Pascal SENARD
Conseiller du directeur des services de la navigation aérienne pour l'Outre-mer

TYPES DE DESSERTE POUR LES DÉPARTEMENTS ET LES COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Philippe Lambert, pouvez-vous nous dresser un panorama du marché aérien ultramarin ? J'imagine qu'il fait apparaître des contrastes au sein de cette France des trois océans.

Philippe LAMBERT
Le trafic en Outre-mer représentait 12 millions de passagers en 2017, à travers trois flux principaux : vers l'hexagone, entre les territoires d'Outre-mer, entre les Outre-mer et l'international. Il est surprenant de constater que le trafic entre les territoires d'Outre-mer est le plus important, puisqu'il représente 41% des flux, notamment en raison du trafic au sein de la Polynésie.
Les quatre marchés ultramarins principaux (Guadeloupe, Martinique, La Réunion, Polynésie) accueillent chaque année plus de 2 millions de passagers. Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis et Futuna font figure de « micromarché » (moins de 100 000 passagers annuels). Entre ces deux extrêmes, il existe une grande diversité de marchés, qui accueillent de 200 000 passagers (Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Mayotte) jusqu'à 600 000 passagers pour la Guyane, voire 1,4 million pour la Nouvelle-Calédonie.
Ces flux illustrent l'importance, pour ces territoires, d'être dotés de compagnies basées. A l'exception de Wallis et Futuna et de Saint-Martin, tous les territoires ultramarins disposent de compagnies basées.

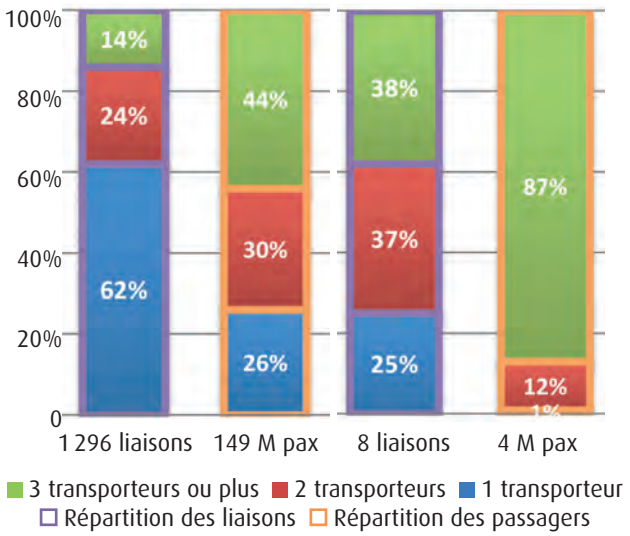
L'animatrice Aïda TOUIHRI
Pouvez-vous nous présenter les différents types de connectivité en Outre-mer ?

Philippe LAMBERT
La connectivité entre l'Outre-mer et l'hexagone recouvre trois types de situations :
- les collectivités dont le trafic est majoritairement orienté de/vers l'hexagone, avec une connectivité directe (Martinique, Guadeloupe, Réunion, Guyane) ;
- les collectivités dont le trafic de/vers l'hexagone est significatif, avec une connectivité directe ou indirecte (Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon pendant l'été 2018, Polynésie, Nouvelle-Calédonie) ;

- les collectivités dont le trafic de/vers l'hexagone est faible, avec une connectivité indirecte uniquement (Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Wallis et Futuna).

Pour la connectivité vers l'hexagone, ces marchés, dynamiques, comptent jusqu'à cinq opérateurs. Outre l'entrée de nouveaux concurrents (FrenchBee, Level), de nouveaux appareils ont été mis en service (B787, A350), ainsi que de nouveaux produits à bas coût. La réponse concurrentielle des compagnies déjà présentes assure la croissance des marchés. Enfin, le trafic est très diversifié, avec une clientèle d'affaires, de tourisme ou encore affinitaire. Le tourisme entraîne une forte saisonnalité du trafic et des prix.

Répartition des liaisons et des passagers en fonction du nombre de transporteurs par faisceaux - Départ Métropole (Observatoire de la concurrence, 2016)



La connectivité intra ultramarine se caractérise non seulement par sa diversité géographique et opérationnelle – qui répond à la taille des marchés, mais aussi par des flux d'importances inégales (ce qui ne permet pas les économies d'échelle, puisqu'il faut parfois exploiter plusieurs types d'appareils), dans un contexte de faible concurrence, voire de monopole. À ce monopole s'ajoute l'absence de modes de transports alternatifs, compte tenu de la géographie, qui peut créer un sentiment d'exclusion.

La connectivité avec l'international regroupe trois types de flux :

- la connectivité de proximité. Si La Réunion est plutôt bien reliée avec ses deux grands voisins (Ile Maurice et Madagascar), la situation du bassin Antilles-Caraïbes est plus nuancée, puisque de nombreux États n'ont aucune liaison avec la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Martin ou Saint-Barthélemy. Cependant, des initiatives pour améliorer la connectivité sont menées localement (alliance Vanille dans l'océan indien, Caribsky aux Antilles) ;
- la connectivité indirecte via l'accès à un hub géré par une alliance. Mayotte a ainsi récemment été reliée à Nairobi. San Francisco, par l'intermédiaire de FrenchBee, est déjà relié à Tahiti. Le hub de Paris est situé à l'Aéroport Charles-de-Gaulle, alors que la plupart des liaisons vers l'Outre-mer partent d'Orly. Ce « handicap » est compensé par le développement des offres à bas coût des courts courriers à Paris qui, associé au développement de l'autocorrespondance (self connecting), laissent espérer une amélioration de la connectivité indirecte ;
- la connectivité pour assurer l'import de touristes. Il importe alors de desservir de nouvelles zones, comme le marché chinois pour le Pacifique, l'Amérique du Sud et l'Amérique Centrale pour la zone Caraïbes. Ce dernier marché, dynamique, a vu se déployer de nombreuses innovations (Norwegian Airlines, Azul Airlines).

ATTRACTIVITÉ

L'animatrice Aïda TOUIHRI

Marie-Laure Desmet, nous avons coutume de dire que la France est la première destination touristique mondiale. Quelle est la part de l'Outre-mer dans cette performance ?

Marie-Laure DESMET

En 2017, la France a accueilli 87 millions de touristes internationaux. Dans l'Outre-mer, les métropolitains sont considérés comme des touristes de l'extérieur. Si l'on déduit les touristes métropolitains, l'Outre-mer a accueilli 2,2 millions de touristes. Ce nombre est équivalent à celui du nombre de croisiéristes, qui est donc un secteur plus dynamique que le tourisme d'origine aérienne.

L'animatrice Aïda TOUIHRI

Pourquoi les croisiéristes sont-ils plus nombreux que les touristes d'origine aérienne ? Nos territoires n'ont pourtant rien à envier à la République dominicaine.

Marie-Laure DESMET

Nos territoires sont en effet très dépendants de la métropole en raison de leurs liaisons aériennes historiques. Mais nous avons la volonté de conduire des politiques de diversification. Il existe un vrai enjeu d'internationalisation pour désaisonnaliser la fréquentation touristique. Or, les hôteliers refuseront de se développer en l'absence d'une liaison aérienne. Certains territoires ont élaboré une démarche collective à travers des contrats de destination. En Nouvelle-Calédonie, ce dispositif est devenu le mode de développement principal de l'aérien. Pour pénétrer un marché, il faut être en capacité de proposer un alignement quantitatif et qualitatif de l'offre (nombre de sièges d'avion, de lits hôteliers, accueil...), tout en assurant la promotion de la destination. Le premier contrat de destination élaboré en

Nouvelle-Calédonie a consisté en l'ouverture d'une ligne entre Nouméa et Melbourne. Ce dispositif a été un tel succès que nous avons signé des partenariats de même nature avec le Japon, la Nouvelle-Zélande et la Chine.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Les contrats de destination pourraient-ils s'appliquer à d'autres zones géographiques telles que les Antilles ?

Marie-Laure DESMET
Bien sûr.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Il s'agit donc de mobiliser l'ensemble de la chaîne pour internationaliser la clientèle. Jürgen Bachman, la stratégie évoquée par Mme Desmet vous paraît-elle pertinente ?

Jürgen BACHMANN
L'internationalisation va de soi en Polynésie. Elle soulève néanmoins quelques interrogations dans les Antilles. Les voyagistes essaient d'attirer la clientèle étrangère vers l'Outre-mer. La tâche n'est pas facile, bien que nous ayons construit des offres avec des partenaires aériens du monde entier.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quelles sont les forces et faiblesses du tourisme ultramarin ?

Jürgen BACHMANN
L'exotisme et la French touch (culture, biodiversité) sont des forces indéniables, mais le positionnement concurrentiel des produits français en Outre-mer, le French cost, sont sans comparaison avec les autres destinations touristiques. Pour projeter un développement touristique aux Antilles, il faut bien déterminer si l'on s'adresse au tourisme de masse ou de niche.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Il faudra donc adapter les offres d'hébergement en fonction de la cible. Quelle est la stratégie d'Atout France ?

Marie-Laure DESMET
Ce n'est pas tant la stratégie d'Atout France : il appartient à chaque destination de déterminer sa propre stratégie en fonction de ses atouts, et Atout France peut intervenir en soutien.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Les stratégies sont-elles suffisamment claires ?

Marie-Laure DESMET
Plusieurs destinations ont déjà clarifié leur projet touristique et, de ce fait, mènent une action plus volontariste et collective. La stratégie est indispensable pour faire face à la concurrence.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Jürgen Bachmann, avez-vous identifié certaines zones dans lesquelles des efforts doivent être réalisés ?

Jürgen BACHMANN
Il importe de créer une offre touristique ciblée et de veiller à ce que les infrastructures touristiques suivent la montée en charge du segment des croisières. S'agissant des liaisons aériennes, il me paraît préférable de cibler de petites entités, avec une offre haut de gamme capable de couvrir les coûts de revient.

TARIFS (PRIX DU BILLET ET SAISONNALITÉ) ET DISPOSITIFS D'AIDE

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Serge Letchimy juge le prix de certains billets trop élevé. Philippe Lambert, pouvez-vous nous apporter des précisions sur les composantes du prix d'un billet pour l'Outre-mer ?

Philippe LAMBERT
Dans les territoires ultramarins qui appartiennent à l'espace communautaire, les prix sont librement fixés par les transporteurs. S'agissant des taxes, les territoires ultramarins bénéficient d'exemptions. Je pense notamment à la TVA sur les billets domestiques (10%), qui s'applique uniquement sur les vols métropolitains, ainsi qu'à la taxe sur les nuisances sonores aériennes, qui concerne les principaux aéroports métropolitains. Outre la taxe de l'aviation civile et la taxe de solidarité, le prix du billet inclut la taxe d'aéroport. Ces taxes, nationales, s'appliquent aux DOM avec toutefois quelques aménagements locaux. Une quatrième taxe, spécifique au départ de certains territoires d'Outre-mer, porte sur l'embarquement des passagers au départ des DOM. Son niveau maximal est de 4,57 euros par passager. Ces taxes nationales sont évoquées dans le cadre du GT Fiscalité. En outre, il convient de mentionner les redevances assises sur les passagers ou les aéronefs, ainsi que les redevances liées à la navigation aérienne.
Enfin, la surcharge transporteur n'est ni une taxe ni une redevance. La confusion, pour certains, vient du fait que cette surcharge est externalisée dans le prix du billet d'avion. Librement fixée par chaque transporteur, elle consiste à répercuter une partie de ses coûts externes. Ce dispositif avait été créé sous la forme d'une surcharge assurance, après les attentats du 11 septembre 2001, avant de prendre la forme d'une surcharge carburant du fait de l'augmentation des prix du pétrole. Actuellement, nous pourrions la qualifier de surcharge transporteur. Certains transporteurs y incluent désormais leurs frais de commercialisation via les agences de voyages.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Certaines taxes sont-elles indexées sur la distance ?

Philippe LAMBERT
Certaines sont indexées en fonction de la destination finale, mais pas sur la distance stricto sensu. Nous avons procédé à une comparaison entre les destinations Paris-La Réunion et Paris-Montréal (flux de trafic et niveau de concurrence proches), dans le cadre d'un aller-retour du 14 au 28 juillet. S'agissant de la destination Paris-La Réunion, le meilleur tarif aérien (FrenchBee) s'élève à 912,91 euros, dont :
• 642 euros HT ;
• 70,91 euros de taxes et redevances ;
• 200 euros de surcharge transporteur.
Le prix du billet Paris-Montréal commercialisé par Corsair s'élève à 812,47 euros se décompose comme suit :
• 456 euros HT ;
• 90,47 euros de taxes et redevances ;
• 256 euros de surcharge transporteur ;
• 10 euros de frais d'émission.

La surcharge transporteur n'est donc pas spécifique aux destinations ultramarines et n'est pas plus coûteuse que sur les autres liaisons long-courriers internationales. Par ailleurs, le niveau des taxes pratiqué par la France n'est pas nécessairement supérieur aux autres pays. La valeur faciale du billet Paris-La Réunion est supérieure à celle du billet Paris-Montréal. Néanmoins, la liaison Paris-La Réunion est beaucoup plus compétitive au regard du prix au kilomètre : 4,9 centimes d'euro, contre 7,3 centimes pour une liaison Paris-Montréal.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Vous nous dites que la liaison Paris-La Réunion est donc peu coûteuse ?

Philippe LAMBERT
Tout est relatif. La part des taxes et redevances est comprise entre 7 et 28%, en fonction de la distance, du prix du billet, de la concurrence et de la saisonnalité. Plus la distance est courte, plus la part des taxes et redevances sera élevée.
En métropole, la concurrence des compagnies aériennes est beaucoup moins forte pour des prix au kilomètre bien plus élevés. S'agissant des liaisons long-courriers, l'Afrique subsaharienne et l'Amérique Latine présentent des niveaux de concurrence beaucoup plus faibles que l'Outre-mer, pour un prix au kilomètre supérieur.
Depuis 2012, les prix au départ des DOM ont diminué. Malgré une légère remontée en 2017, ils demeurent inférieurs à l'évolution de l'indice global des prix du transport aérien (IPTAP). En revanche, nous observons une saisonnalité plus marquée vers les DOM. La Réunion est le seul territoire ultramarin à constater une baisse des prix en 2017, avec l'entrée sur le marché de FrenchBee.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
La concurrence est donc salutaire.

Philippe LAMBERT
L'importance des flux touristiques accentue les mouvements de saisonnalité et incite les compagnies à pratiquer un yield management, c'est-à-dire une gestion des prix adaptée aux marchés desservis. Les compagnies ont affirmé que le yield management était indispensable à la rentabilité des liaisons.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Le prix des billets est beaucoup trop élevé pour nombre de nos compatriotes ultramarins. C'est la raison pour laquelle des aides publiques ont été mises en place. Yves Goument, pouvez-vous nous présenter la politique de continuité territoriale pour les déplacements entre l'Outre-mer et la France continentale ?

Yves GOUMENT, chargé de mission continuité territoriale, DGOM
Cette politique a été définie par la loi de développement économique des Outre-mer du 27 mai 2009. Les Passeports Mobilité sont destinés aux personnes en formation qui doivent se rendre en métropole pour passer l'oral d'un concours. L'aide à la continuité territoriale, accessible à tous les publics, consiste en un bon de réduction d'un montant variable ; elle est délivrée sous condition de ressources. Pour un départ des Antilles, cette aide s'élève à 270 euros pour 80% des bénéficiaires. Elle est de 480 euros au départ de Mayotte. Ces aides sont financées sur les crédits du ministère des Outre-mer. Le budget pour l'année 2018 est de 30 millions d'euros.

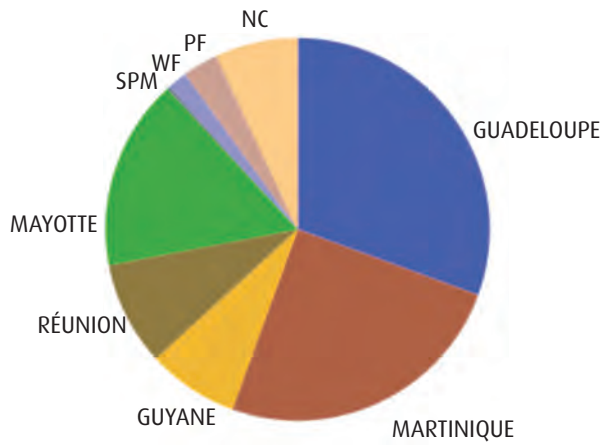
L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quelle est la proportion de la population éligible à ces aides ?

Yves GOUMENT
En 2017, 40 000 personnes y ont eu accès. La loi relative à l'égalité réelle en Outre-mer du 28 février 2017 a créé un nouveau Passeport Mobilité pour les stages professionnels, ainsi que des aides pour les familles endeuillées. Ces dispositifs permettent de se déplacer vers l'Outre-mer ou la métropole. Par ailleurs, les personnes amenées à se déplacer pour une formation ont la possibilité de rester pendant cinq ans sur le lieu de formation avant de faire valoir leurs droits au billet retour aidé, afin de

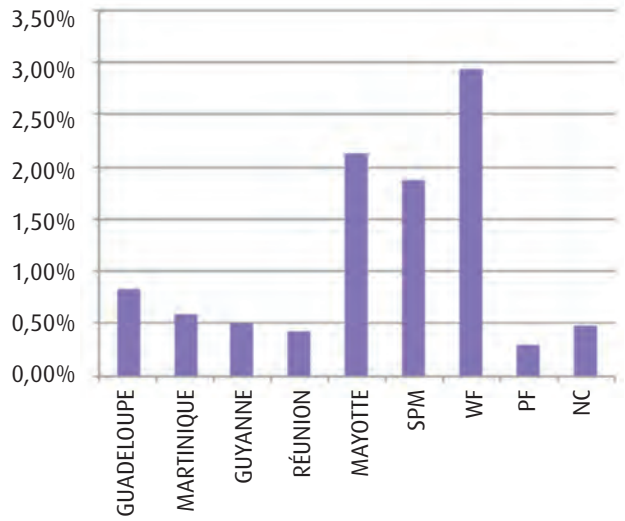
L'aide à la continuité territoriale a plutôt provoqué un lissage de la saisonnalité
Yves Gourment

leur permettre d'y acquérir une première expérience professionnelle.
En 2017, 40 570 personnes ont bénéficié d'une aide, soit une progression de 6% par rapport à l'année précédente. Parmi ces aides, 23 200 étaient accessibles à tout public et 17 360 ciblaient la formation. La progression de ces aides est de 16% dans le Pacifique, qui est un territoire moins peuplé.

Répartition des 40 570 voyageurs

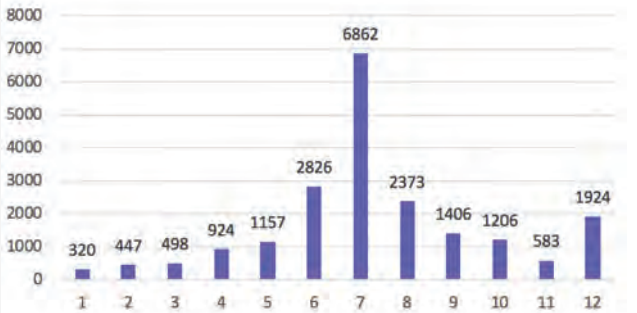


Taux de population ayant reçu une aide au transport pour la formation



En 2017, 40% du prix d'achat du billet d'avion a pu être couvert par le montant de l'aide tout public. Le taux de prise en charge augmente si le passager voyage avec ses enfants. Toutes aides confondues, l'aide moyenne versée aux voyageurs aidés est de 650 euros.
La mobilité est effective. En quatre ans, près de 15% de la population des Antilles, de Guyane et de Mayotte a obtenu un bon tout public. Depuis la création du dispositif en 2010, nous dénombrons 650 000 bénéficiaires. L'effet de ces aides sur la saisonnalité est variable.

Saisonnalité des voyages aidés (aide tout-public)



Dans une certaine mesure, l'aide à la continuité territoriale a plutôt provoqué un lissage de la saisonnalité ; c'est moins vrai en raison du calendrier universitaire pour les étudiants, qui peuvent être contraints de dépenser jusqu'à 1 300 euros pour un aller-retour.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Le dispositif de continuité territoriale a-t-il vocation à être renforcé et pérennisé ?

Yves GOUMENT
Ce dispositif a déjà fait l'objet de plusieurs évolutions réglementaires et législatives depuis 2010. Je pense que le dispositif actuel répond aux besoins.

CONTRÔLE AUX FRONTIÈRES

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Madame Chevrier, à quoi correspond un contrôle dans l'espace Schengen et en Outre-mer ?

Carole PUIG-CHEVRIER
Les contrôles frontaliers s'appliquent aux frontières extérieures à l'Union européenne. Les territoires ultramarins sont exclus des dispositions du Code frontières Schengen. Cela signifie que la frontière extérieure de l'UE est nécessairement située sur le territoire métropolitain. Le contrôle est double, car il s'applique à la fois à la sortie de la métropole et à l'entrée en Outre-mer (et inversement).
S'agissant de la liaison métropole-Outre-mer, nous avons fusionné le contrôle au départ et le contrôle à l'arrivée pour les départements et régions d'Outre-mer. Nous réfléchissons à une suppression du double contrôle également pour Mayotte

et Saint-Pierre-et-Miquelon, qui sont entretemps devenus des départements.
Pour la liaison Outre-mer-métropole, une solution consisterait à déporter la frontière de l'espace Schengen sur les territoires ultramarins. Cependant, seuls les Pays-Bas sont susceptibles de soutenir une telle révision du Code frontières Schengen.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quelles sont alors vos propositions pour résoudre une situation qui peut sembler discriminante ?

Carole PUIG-CHEVRIER
Le premier scénario, qui consisterait à réviser le Code frontières Schengen, semble peu réalisable. Le second scénario consisterait à supprimer le contrôle de sortie Outre-mer pour se limiter au contrôle d'entrée dans l'espace Schengen. Mais les contrôles de sortie sont effectués afin de juguler le risque sécuritaire et migratoire. Il ne faut pas sacrifier cette considération au prix de l'attractivité. Supprimer le contrôle de sortie Outre-mer est susceptible d'engager la responsabilité des transporteurs.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Plusieurs transporteurs et plateformes ont évoqué la création d'un visa aux frontières ou d'une procédure plus légère à la sortie.

Carole PUIG-CHEVRIER
Nous appliquons déjà des visas ciblés sur certaines nationalités, avec des durées de séjour particulières. Nous pouvons tout à fait étudier l'octroi de visas ciblés. Je vous invite donc à saisir les services de la Direction générale des étrangers en France (DGEF). Nous mènerons une analyse de risques.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Pouvez-vous nous donner des exemples de ce dispositif ?

Carole PUIG-CHEVRIER
Les ressortissants brésiliens qui entrent en Guyane pour un séjour inférieur à 15 jours sont exemptés de visa. Par ailleurs, les touristes indiens et chinois qui se déplacent à La Réunion bénéficient d'un visa gratuit à l'entrée sur l'Ile Maurice.

NAVIGATION AÉRIENNE

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quels sont les enjeux pour vous, Pascal Senard, en Outre-mer, en termes de navigation aérienne ?

Pascal SENARD
À la faveur de la croissance du trafic aérien mondial, les régions – au sens de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – ont développé leurs propres plans de navigation aérienne pour essayer d'harmoniser les moyens. Nous devons donc nous adapter à ces plans de navigation régionaux. La Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) est chargée des missions suivantes :

- gérer les espaces aériens terminaux et d'approche – océaniques le cas échéant ;
- maintenir les infrastructures associées ;
- assister les aérodromes territoriaux via des conventions locales.

Pour favoriser l'accessibilité, nous avons conçu un plan quinquennal glissant de mise à niveau et de modernisation de nos infrastructures en Outre-mer pour un montant de 70 millions d'euros. Nous avons par exemple décidé d'installer une nouvelle vigie à Saint-Denis de La Réunion. Nous avons également lancé la modernisation des réseaux de communication et leur interconnexion avec les réseaux des pays voisins, en intégrant les protections contre les risques cyber. En outre, nous installons de nouveaux systèmes de contrôle du trafic et souhaitons instaurer encore plus de nouvelles procédures d'arrivée, de départ et d'approche basées sur la navigation par satellite.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Cet effort continu concerne-t-il également les moyens humains ?

Pascal SENARD
Nous travaillons à effectif constant. Nous souhaitons en effet maintenir notre productivité et réaliser la reconversion du personnel dans de nouveaux projets. L'utilisation de nouvelles technologies nous permettra d'optimiser nos moyens. À Saint-Pierre-et-Miquelon, nous avons initié un projet de Remote Tower pour renforcer le contrôle du trafic.
Sur les territoires dépourvus de radars, nous envisageons une surveillance par satellite. Le contrôle aérien doit pouvoir être performant dans tous les territoires ultramarins, en permettant aux contrôleurs de mieux visualiser la situation aérienne et finalement offrir plus de fluidité sur les trajectoires.
Par ailleurs, la navigation aérienne est responsable de la conduite des opérations de recherche et de secours. Nous souhaitons poursuivre et conclure des partenariats avec les autres services de l'État impliqués pour mettre nos ressources en commun.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Les services de navigation aérienne sont-ils suffisamment entraînés pour affronter les aléas climatiques ?

Pascal SENARD
Nous organisons très régulièrement des exercices. Les aéroports et services de navigation aérienne ont parfaitement conscience de la nécessité d'assurer la continuité du service, ne serait-ce que pour accueillir et servir de base pour les services de secours.

Pour conclure, l'attractivité des territoires ultramarins questionne l'aptitude de la navigation aérienne à suivre la croissance du trafic. Nous devons par exemple porter attention et faciliter les vols d'affaires dans la Caraïbe.

TABLE RONDE

Le point de vue des aéroports et des compagnies aériennes (Océan Pacifique, Océan Indien et Antilles-Guyane)

Henri HOURCADE
Directeur général Caraïbes, Océan Indien et Amérique Latine chez Air France

Laurent MAGNIN
Président-Directeur général d'XL Airways

Marc ROCHET
Président de FrenchBee

Frantz THODIARD
Président du directoire de la Société Aéroport Martinique Aimé Césaire (SAMAC) et représentant de l'Union des aéroports français (UAF)

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Monsieur Hourcade, quel est votre sentiment sur les enjeux identifiés ce matin ?

Henri HOURCADE
L'hyper concurrence est bénéfique pour les consommateurs, qui bénéficient de prix plus bas, mais elle entraîne un engorgement des infrastructures. Il est donc nécessaire de continuer à investir pour améliorer la fluidité du trafic. S'agissant du contrôle aux frontières, il me semble que la suppression du contrôle au départ de l'Outre-mer ne permettrait pas de résoudre la problématique de l'engorgement à Orly.

Laurent MAGNIN
La concurrence n'est pas un élément nouveau. Dans les années 90, l'entrée de Corsair sur le marché des Antilles avait provoqué une chute des prix. Il me paraît important de préciser qu'il n'existe pas de compagnie long-courrier française, hormis Air France, active en dehors des DOM. Récemment, nous avons vu arriver sur ce marché, des compagnies non basées en France. Les compagnies françaises type Air Caraïbes, Corsair, XL,... ça vit essentiellement sur les DOM. J'ai découvert incidemment que la compagnie Norwegian Airlines ne comptait que 47 salariés déclarés sur le sol français – contre 650 chez XL Airways. Cette problématique sociale doit être prise en compte. Le fait que la desserte des DOM sorte du périmètre des seules compagnies françaises est une grande nouveauté.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Marc Rochet, dans quelle mesure la concurrence des compagnies non basées est-elle susceptible d'affecter votre compétitivité ?

Marc ROCHET
La concurrence a permis un formidable essor du trafic. Je pense que les clients attendent encore une baisse des prix de manière à réduire la part du transport aérien dans leur budget voyages. Nous devons donc faire preuve de courage et d'innovation pour remettre en cause nos modèles, et faire voler des avions plus performants en termes de consommation de carburant, de coûts de maintenance et de confort. La concurrence des compagnies non basées suppose un double effort en termes d'investissement dans les infrastructures et de fluidification du trafic.
J'ai écouté avec beaucoup de respect l'intervention de la représentante du Ministère de l'Intérieur. Je ne la mets pas en cause personnellement, mais je déplore un système illisible pour les voyageurs. Arrêtons de leur imposer autant de contraintes ! Un allègement et une adaptation des dispositifs me paraissent indispensables. Je pense qu'un vol Paris-Pointe-à-Pitre doit être traité comme un vol Paris-Toulouse. La disparition des contrôles systématiques n'empêcherait pas de réaliser des sondages ponctuels. Je ne comprends pas que l'on impose, au nom de la

Le fait que la desserte des DOM sorte du périmètre des seules compagnies françaises est une grande nouveauté.
Laurent Magnin

sécurité, aux familles de vacanciers le même traitement qu'aux personnes qui voyagent vers le Moyen Orient.
Pour susciter l'adhésion des concitoyens, l'Union européenne doit prendre des décisions acceptables à leurs yeux. Je demande donc formellement à nos responsables politiques de faire preuve de courage pour adapter les règles.
Enfin, le succès du trafic aérien est aussi générateur de créations d'emplois. Il faut former le personnel aux standards internationaux et, ainsi, assurer le rayonnement des destinations ultramarines.

Laurent MAGNIN
Les territoires ultramarins sont des départements gérés par notre propre administration. Maintenir de tels contrôles sur les DOM est irrationnel. Lorsqu'un avion atterrit à Paris, il a été dûment contrôlé par l'administration au départ des DOM.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Frantz Thodiard, quel est votre point de vue sur les contrôles aux frontières ?

Frantz THODIARD
Les contrôles doivent être allégés de manière à fluidifier les départs. Pourquoi ne pas créer des files Schengen / hors Schengen ? Nous avons besoin que nos passagers soient les moins stressés possibles et disposent de suffisamment de temps pour fréquenter nos commerces.
Par ailleurs, les gestionnaires de plateformes aéroportuaires sont des gestionnaires d'entreprises. Il faut nous aider à diversifier nos sources d'approvisionnement en nous permettant d'ouvrir des lignes nouvelles. La Martinique, la Guadeloupe et la Réunion ont pris leur destin en mains. Dans leur recherche de nouvelles compagnies, elles se sont heurtées aux dispositions de certains accords aériens. Les droits de trafic sont donc un sujet important.
Les accords entre le Brésil et la France ne nous permettent pas de proposer une liaison directe Rio-Fort-de-France. De la même manière, il nous est impossible de proposer un vol direct Martinique-Buenos Aires ou Fort-de-France-Curaçao. Or, nous avons besoin de diversifier nos sources de trafic.
D'autant que nous avons investi en Martinique dans l'adaptation de nos infrastructures. La Guadeloupe et la Guyane ont également élaboré des projets d'investissement. Il me paraît également nécessaire de repenser la redevance de solidarité, la taxe d'embarquement et les redevances de contrôle en route, qui pénalisent certaines compagnies régionales. Il faut ouvrir le trafic à l'ensemble du marché caribéen et américain.

Nous devons donc faire preuve de courage et d'innovation pour remettre en cause nos modèles, et faire voler des avions plus performants en termes de consommation de carburant, de coûts de maintenance et de confort.
Marc Rochet

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Henri Hourcade, la problématique est-elle plutôt liée aux droits de trafic ou à la concurrence ?

Henri HOURCADE
Les problèmes de droits de trafic se résolvent en général rapidement. La problématique semble plutôt liée à la taille des marchés et à la volonté des compagnies aériennes d'Amérique latine d'ouvrir d'autres destinations. Nous avons ainsi été amenés à conclure un partenariat avec une compagnie brésilienne.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Laurent Magnin, partagez-vous l'avis de M. Hourcade ?

Laurent MAGNIN
Les Antilles doivent s'ouvrir au trafic sur la totalité du bassin. Les grands tour-opérateurs veulent de grandes capacités hôtelières. Il faut également proposer des infrastructures sanitaires de haute qualité.

Henri HOURCADE
Les infrastructures sanitaires, la sécurité et la sûreté sont des arguments de vente extrêmement forts, face au risque terroriste notamment.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Pensez-vous que les contrats de destination proposés par Atout France, évoqués tout à l'heure, sont de nature à rendre les destinations plus compétitives ?

Marc ROCHET
Je constate que les infrastructures ont permis de faire revenir les grands croisiéristes dans les Antilles françaises. Mais je suis aussi partisan d'une politique d'ouverture du ciel sur toutes les îles. Nous devons être conscients du fait que les Antilles recouvrent des cultures différentes (hispanique, anglo-saxonne, française). J'en appelle au rayonnement de la France pour favoriser le développement touristique de la région en portant les aspirations de ces différentes cultures. La problématique est similaire dans l'Océan Indien. Il existe un vrai potentiel de développement des services.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Êtes-vous favorable à une révision des redevances ?

Marc ROCHET
Je pense que nous sommes tous demandeurs d'une baisse des taxes et redevances. Cependant, il faut être réaliste. À mon sens, il appartient aux compagnies de faire les efforts de productivité, d'amélioration des dessertes et de remise en cause de leurs modèles historiques pour être capables de proposer des prix plus bas. 85% des voyages sont effectués à titre personnel. Pour ces voyageurs, la première variable est le prix. Lorsque nous aurons procédé aux efforts nécessaires, nous pourrons légitimement demander à l'Etat d'accomplir sa part du travail. Il n'y a par exemple aucune raison d'asseoir la taxe Chirac sur le seul transport aérien. Pour autant, demander à l'État de la supprimer est un vœu pieux. Mais eu égard aux difficultés conjoncturelles, je lui suggèrerais en revanche de la suspendre.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Comment Air France se prépare-t-elle à l'arrivée des compagnies low-cost sur les vols long-courriers ?

Henri HOURCADE
Je rejoins Marc Rochet sur l'effort de productivité permanent. Air France a réduit de 10 000 personnes son effectif. Chaque année, des efforts de productivité sont réalisés. Nous pourrions envisager une révision des taxes et redevances spécifiques aux DOM. Sur ces territoires, le coût du carburant est de 15 % à 40% supérieur à l'hexagone. De plus, il est appliqué une taxe spécifique à l'achat du carburant.
Je ne suis pas convaincu que le renforcement de la concurrence perturbe notre activité. En proposant un trajet pour 99 euros, les compagnies low-cost font en fait beaucoup d'esbroufe.

Laurent MAGNIN
En effet, nous devons démontrer aux consommateurs la réalité : la valeur faciale des billets d'avion des compagnies low-cost n'inclut ni les bagages, ni les repas. Leur communication repose sur l'aller-simple. Or, le tarif tout compris dépasse celui pratiqué par XL Airways sur certaines destinations. Il est donc possible et il faudra s'emparer de ce segment de clientèle.

Marc ROCHET
Contrairement à ce que nos concurrents nous prédisaient il y a quelques années, le low cost a été un véritable succès. Aujourd'hui, 51% des sièges offerts en Europe sur les vols court/moyen-courriers sont des sièges low-cost. Vous avez le droit de vous tromper, mais vous ne pouvez pas rester dans le déni de ce qui se passe sur le low-cost long-courrier.
Je suis évidemment gêné par l'entrée de Level sur ces routes. Néanmoins, je pense que cela nous permettra de faire évoluer le marché. Cette compagnie a pu acquérir des avions neufs en fin de série, à un prix très bas, avec des garanties de performance et de maintenance. Je souhaite que nous soyons meilleurs qu'eux. La théorie de l'esbroufe ne me satisfait pas. Nous avons l'obligation d'être innovants.

Laurent MAGNIN
Nous ne sommes pas dans le déni. Je dis simplement que les modèles long-courriers proposés aux consommateurs évoluent. L'approche low-cost des vols long-courriers va exploser.

Marc ROCHET
Level crée de l'emploi aux Antilles à hauteur de son activité, avec zéro salarié. Nous ne pouvons pas ignorer ces modèles d'organisation.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Air France pourrait-elle s'en inspirer ?

Henri HOURCADE
Nous œuvrons en permanence à l'amélioration de notre productivité. Et nous avons lancé des tarifs sans bagage.

Échanges avec la salle

Serge LETCHIMY
L'objectif de cette journée est de formuler des propositions, qui peuvent concerner un large champ. Si nous ouvrons le ciel, quelles en seront les conséquences sur les compagnies basées ? Et comment faire perdurer les compagnies basées sans créer les conditions d'un monopole ?
La concurrence a permis de faire baisser les prix ; quid de l'écart de prix observé à certaines périodes ?

Il appartient aux compagnies de faire les efforts de productivité, d'amélioration des dessertes et de remise en cause de leurs modèles historiques pour être capables de proposer des prix plus bas. Lorsque nous aurons procédé aux efforts nécessaires, nous pourrons légitimement demander à l'État d'accomplir sa part du travail.
Marc Rochet

S'agissant du double contrôle, les enjeux de sécurité doivent être pris en compte dans le contexte actuel. La représentante du Ministère de l'Intérieur a cependant fait des propositions en matière de visas.
S'agissant de la desserte internationale, il me paraît nécessaire de négocier à l'échelle territoriale. J'ai cru comprendre que la DGAC envisageait la conclusion d'accords administratifs. Quel est le point de vue des compagnies aériennes ? Comment

peuvent-elles contribuer à l'émergence d'une connectivité intra régionale ? Les pays ultramarins peuvent-ils devenir des hubs dans les liaisons internationales ?
À l'instar du dispositif existant dans l'Océan Indien, je propose la mise en place d'une commission de l'aéronautique au sein de l'OECS (Organisation of Eastern Caribean States) afin de favoriser la décentralisation des débats.

Henri HOURCADE
Nous avons choisi de laisser jouer la concurrence pour faire baisser les prix. Le meilleur moyen de proposer des prix plus bas en période creuse est de pratiquer des tarifs élevés en période de pointe, ce qui nous permet de garantir notre équilibre économique. Les bons de continuité territoriale octroyés à La Réunion permettent des trajets en période de pointe.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
La proposition de constituer des hubs régionaux vous paraît-elle réaliste ?

Marc ROCHET
Les hubs régionaux ont sans doute de l'avenir. Ils accompagneront une libéralisation des droits de trafic. Ces hubs peuvent se développer dans un environnement favorable, avec des installations performantes et des temps de transit très courts. Il appartient à la communauté aérienne et aéroportuaire de trouver les moyens d'organiser des transferts.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Laurent Magnin, l'ouverture à la concurrence peut-elle contribuer à préserver les compagnies basées ?

Laurent MAGNIN
La réponse à cette question dépendra de la réglementation européenne et de son effectivité.
Easyjet est la seule compagnie low cost à avoir joué le jeu en déclarant un effectif en France. Nous devrons nous battre face à la concurrence avec l'engagement de notre personnel et des efforts de productivité.

Henri HOURCADE
Air France dispose d'un réseau local de 600 personnes capable d'organiser la desserte entre la Guyane et les Antilles. Le renforcement de la concurrence risque d'entraîner une concentration des vols vers les périodes les plus rentables. Une réflexion sur une OSP intra-DOM pourrait être intéressante.

Marc ROCHET
Disposer d'un réseau local est un atout. Nous devons le succès commercial d'Air Caraïbe et FrenchBee en partie au personnel basé.

L'approche low-cost des vols long-courriers va exploser.
Laurent Magnin

TABLE RONDE

Antilles-Guyane : droits de trafic et attractivité

Jean-Marc AVRIL
Trésorier de la Chambre de commerce et d'industrie de Guyane

Alain BIÈVRE
Président du directoire de l'Aéroport de Guadeloupe et représentant des aéroports des DOM au Conseil d'administration de l'Union des Aéroports français

Loïc BIWAND
Chargé de mission commerce, artisanat, tourisme et export à la direction générale des Outre-mer

Michel LAMALLE
Sous-directeur des transporteurs et services aériens à la direction générale de l'Aviation civile

Bertrand MAGRAS
Gérant de Saint-Barth Commuter

Marc ROCHET
Président de FrenchBee

Serge TSYGALNITZKY
Directeur général de la Compagnie Aérienne Inter Régionale Express (CAIRE)

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Pour assurer le développement du tourisme dans les territoires ultramarins, encore faut-il bien définir la cible. Loïc Biwand, vous avez mené une étude pionnière sur la clientèle internationale de l'Outre-mer. Pouvez-vous nous livrer une première estimation des tendances dans la zone Antilles-Guyane ?

Loïc BIWAND
La DGOM a lancé un appel d'offres en 2016 pour réaliser une étude sur la clientèle touristique internationale. Cette étude s'est concentrée sur dix marchés émetteurs. Une progression de la fréquentation de 5% a été constatée au début de l'année 2016. Cependant, les tragiques événements climatiques de septembre et les mouvements sociaux guyanais ont eu un impact sur la fréquentation globale. En 2017, l'Outre-mer a accueilli plus de 400 000 passagers internationaux. Ceux-ci représentent plus du tiers des arrivées aériennes touristiques. Sur dix arrivées internationales, cinq concernent la zone Antilles-Guyane, quatre le Pacifique Sud et une, l'Océan Indien. Les États-Unis totalisent 40% des arrivées internationales. La présence des passagers en provenance du Brésil, de la Russie, de l'Inde et de la Chine se fait plutôt discrète, mais affiche une progression de 5% s'agissant de la Chine et de la Russie.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quels sont les principaux bassins bénéficiaires de cette clientèle internationale ?

Loïc BIWAND
Cette étude a été effectuée à partir des données GDS des réservations en agences, qui représentent 50% des flux. La seconde moitié comprend les vols directs et les charters. Le prestataire a donc réalisé une extrapolation statistique. S'agissant de la zone Antilles-Guyane, la Guadeloupe reçoit essentiellement des réservations de groupes (44% de réservations). En Martinique, la clientèle du Canada est en progression, tandis que la fréquentation de la clientèle américaine et allemande diminue légèrement. En Guyane, la fréquentation a repris de manière erratique après avril 2017. Près de 75% des réservations sont effectuées par des personnes seules, sachant que la plupart des déplacements sont effectués à titre professionnel. La fréquentation des Américains diminue, tandis que celle des Italiens est en hausse. La fréquentation de la clientèle allemande est stable.
L'année 2017 a été particulière pour Saint-Barthélemy et Saint-Martin, qui accueillent essentiellement une clientèle individuelle et de couples. La part des déplacements professionnels à Saint-Barthélemy est non négligeable. Plus de 50% des touristes internationaux sont américains (65% à Saint-Martin).

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Quel est le territoire qui bénéficie le plus de la clientèle internationale ?

Loïc BIWAND
Un tiers des arrivées internationales de l'Outre-mer se fait à Saint-Martin.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Alain Bièvre, comment la Guadeloupe peut-elle bénéficier de la clientèle internationale? Faut-il revoir les droits de trafic ou améliorer l'attractivité ?

Alain BIEVRE
60% des passagers accueillis en Guadeloupe sont originaires de France métropolitaine. 20% résident en Outre-mer. Les autres clientèles sont issues de l'Europe et des États-Unis.
Comme tout « produit » de grande consommation, la Guadeloupe devra rechercher une diversification de sa clientèle. Nous avons des opportunités sur les États-Unis et l'Amérique du Sud. L'ouverture européenne et internationale est également un enjeu de diversification. Le développement du trafic moyen-courrier dans notre environnement régional proche nous permettra d'améliorer l'attractivité de nos installations et

Il est effectivement nécessaire d'élargir les droits de trafic, afin d'améliorer la connectivité à partir des territoires d'Outre-mer – ce qui ne va pas nécessairement jusqu'à une ouverture totale. Cependant, si nous ouvrons le ciel, il faut fixer un certain nombre de conditions en matière de sécurité et d'environnement concurrentiel.
Michel Lamalle

de proposer une politique tarifaire plus intéressante pour les compagnies aériennes. La question des droits de trafic devra donc être évoquée.
Le livre bleu sur l'Outre-mer préconise une stratégie régionale cohérente à travers des actions de coopération régionale bisannuelles par océan, ainsi que l'organisation d'événements internationaux à forte visibilité. Pourquoi ne pas programmer des conférences internationales afin de débattre des opportunités avec nos partenaires locaux ?

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Michel Lamalle, la diversification de la clientèle est-elle une question de droits de trafic ?

Michel LAMALLE
L'état des droits de trafic est le résultat d'un historique. Les aéroports souhaitent aujourd'hui développer la connectivité à partir des territoires, et c'est légitime. Par le passé, les questions de développement stratégique régional n'ont pas été prises en compte, ou pas suffisamment, dans les accords bilatéraux.
La problématique des droits de trafic peut être résolue par la négociation. En Argentine par exemple, il existe deux contraintes : la première est que l'enveloppe de droits de trafic, limitée à sept fréquences hebdomadaires, est saturée du côté du pavillon français. La seconde est que les services aériens ne sont prévus qu'entre l'Argentine et Paris. Une compagnie argentine ne pourrait donc pas desservir les Antilles. Au Brésil, la route vers les Antilles ou la Guyane est restreinte au Nordeste du Brésil. Mais des négociations peuvent être engagées pour lever ce type de restrictions et prendre en compte l'évolution des marchés et de la demande.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Le territoire de la Guyane est vaste et parfois inhospitalier. M. Avril, la CCI de Guyane dont vous êtes le trésorier est le gestionnaire de l'aéroport de Cayenne ; quel regard portez-vous sur le transport aérien ?

Jean-Marc AVRIL
La Guyane accueille chaque année 600 000 passagers. Cinq compagnies desservent la plate-forme aéroportuaire, parmi lesquelles la compagnie brésilienne Azul, qui dessert Cayenne, Fortaleza et Belém. Azul a permis à la plate-forme aéroportuaire Félix Éboué d'enregistrer une croissance de son trafic sur la clientèle brésilienne. Nous rencontrons des difficultés à développer le trafic régional en raison des droits de trafic et des contrôles aux frontières. Surinam Airways doit ainsi renégocier les droits de trafic chaque semestre. Du point de vue de la CCI, l'aménagement du territoire devrait principalement reposer sur l'aérien. Nous sommes en pourparlers et accompagnons la collectivité territoriale de Guyane dans la modernisation des infrastructures aéroportuaires.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
S'agit-il de s'inscrire dans un mécanisme de continuité intraterritoriale ?

Jean-Marc AVRIL
Absolument.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Bertrand Magras, comment se porte Saint-Barthélemy depuis l'ouragan Irma ?

Bertrand MAGRAS
Saint-Barthélemy s'accroche. Un grand nombre de villas ont pu être restaurées et les évènements nautiques ont été maintenus. L'année est difficile, mais je souhaite rester positif.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
L'environnement concurrentiel vous est-il favorable ? Comment pouvons-nous améliorer votre situation ?

Bertrand MAGRAS
Saint-Barthélemy Commuter est la seule compagnie basée. La concurrence a un effet positif à condition qu'elle soit loyale et équitable. Or, nous sommes confrontés à la concurrence de compagnies qui ne sont pas régies par les mêmes règles techniques. Nous ne pouvons plus desservir La Barbade, qui nous a refusé le renouvellement de nos droits de trafic.

Michel LAMALLE
Cela me permet de réagir sur ce que Marc Rochet disait ce matin lorsqu'il s'est déclaré favorable à une politique d'open sky. Il est effectivement nécessaire d'élargir les droits de trafic, afin d'améliorer la connectivité à partir des territoires d'Outre-mer – ce qui ne va pas nécessairement jusqu'à une ouverture totale. Cependant, si nous ouvrons le ciel, il faut fixer un certain nombre de conditions en matière de sécurité et d'environnement concurrentiel.

Pour en revenir à La Barbade, l'échange des droits de trafic est normalement fondé sur l'existence d'un accord aérien bilatéral. Mais c'est un instrument lourd à négocier, qui a la valeur d'un traité intergouvernemental et qui doit être ratifié par le parlement. Pour faciliter le développement des services, je suis favorable à l'élaboration d'arrangements administratifs entre autorités aéronautiques pour échanger des droits de trafic avec les pays avec lesquels nous n'avons pas d'accord aérien ; cette solution serait plus facile et plus rapide à mettre en place que des négociations d'accords aériens et bien adaptée aux enjeux de proximité locale. Cela permettrait, soit de fixer une enveloppe de droits réciproques, soit d'avoir un dispositif de type bermudien (c'est-à-dire qui ne fixe pas d'enveloppe a priori, mais qui permet l'augmentation du nombre de fréquences, sauf objection d'une des autorités aéronautiques).

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Bertrand Magras, votre compagnie n'est-elle pas pénalisée par le coût du travail ?

Bertrand MAGRAS
Le coût du travail est effectivement un problème pour notre compétitivité. Pour un salaire net de 2 400 euros, nous devons verser un salaire brut de 5 000 euros.
S'agissant des droits de trafic, est-il légitime qu'un territoire comme La Barbade nous oppose une fin de non-recevoir sur la base de règles opérationnelles ?

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Serge Tsygalnitzky, pouvez-vous décrire les apports de l'alliance Caribsky ?

Serge TSYGALNITZKY
Comme l'a souligné Serge Letchimy, l'Outre-mer comporte 35 îles et 50 aéroports – extrêmement mal desservis. De surcroît, l'économie des compagnies régionales est extrêmement fragile. Nous ne comptons plus le nombre de faillites, car les marges dégagées par le transport régional sont très faibles.
Notre volonté de développement se heurte à plusieurs handicaps – au premier rang desquels les droits de trafic : les petites îles, indépendantes, ont des prérogatives variables. C'est pourquoi il me paraît souhaitable de rétablir le niveau de décision à l'échelle locale. Deuxièmement, nous supportons des surcoûts liés à la salinité, à l'éloignement, la maintenance, etc. Les compagnies régionales doivent leur survie à la défiscalisation des avions. Or, Bercy nous impose désormais une durée minimum de séjour des aéronefs de 12 ans. Nous souhaiterions pouvoir renouveler nos aéronefs tous les 8 ans de manière à rééquilibrer nos comptes. Troisièmement, nous souffrons tous des charges sociales. Le CICE, qui devrait nous permettre de bénéficier d'un abattement des coûts salariaux de 9%, est cependant plafonné à 1,6 SMIC. Une révision du dispositif est donc souhaitable.
S'agissant de l'alliance Caribsky, la coopération sous-entend une forme d'accord qui pourrait perturber la concurrence. Ce n'est que partiellement vrai. Certaines lignes de notre marché portent sur des flux extrêmement faibles (de 5 000 à 10 000 passagers). Pour ce type de flux, il est préférable de conclure un accord avec les compagnies concurrentes, de manière à voler des jours différents. Nous avons ouvert une ligne entre les Antilles et la Barbade. Le jeudi, nous affrétons un avion pour la liaison Pointe-à-Pitre-Fort-de-France-Barbade. Le même jour, la LIAT fait voler deux avions qui couvrent respectivement les liaisons Fort-de-France- Barbade / Pointe-à-Pitre-Barbade. 300 sièges sont donc réservés le même jour sur la liaison Antilles-Barbade. En revanche, aucun vol n'est réalisé le mercredi et le vendredi. Répartir les vols entre les compagnies permettrait aux Antillais de voyager tous les jours. Or, il n'est pas aisé de s'accorder sur le programme !
Nouer une alliance suppose de dépasser ses propres intérêts, au bénéfice de la population. La LIAT dessert essentiellement les îles britanniques, tandis que Winair se concentre sur les îles néerlandaises. Pour notre part, nous desservons majoritairement les îles françaises. Nous envisageons de mettre en commun l'ensemble de ces réseaux, sans perdre pour autant notre identité. Air Antilles pourra ainsi desservir 35 escales, contre 14 actuellement. Le processus est long et coûteux. Nous avons d'ailleurs obtenu une aide de l'UE par l'intermédiaire du programme Intereg.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Je vous remercie de ce panorama très complet. Marc Rochet, je vais vous laisser conclure.

Marc ROCHET
Je suis frappé par l'extraordinaire potentiel que représentent ces destinations, qui s'ouvrent à l'économie internationale. Il me semble que la France doit jouer un rôle de leadership dans l'ouverture du ciel. Je rejoins tout à fait Michel Lamalle : l'open sky n'exclut pas la fixation de règles.
Par ailleurs, les problèmes de coûts doivent être réglés via la décentralisation de la maintenance des équipements et de la formation du personnel. La France a l'honneur de porter une réelle compétence en matière de transport aérien.
Au-delà des réticences exprimées envers la libéralisation, je vous invite à relativiser les enjeux en matière de droits de trafic, qui ont essentiellement une dimension locale.
Enfin, les outils digitaux représentent une formidable opportunité d'attirer une clientèle internationale, en lui donnant accès à diverses solutions d'hébergement, de loisirs, de transport... Le digital représente un espoir pour Tahiti, dont le coefficient de remplissage des résidences individuelles n'est que de 30 %. J'invite les pays à opérer un effort de normalisation des produits. Gardons espoir et soyons offensifs !

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Je vous remercie pour cette note optimiste.

Échanges avec la salle

Un participant
Concernant le transport maritime, il existe un « pavillon bis », avec des charges moins élevées qu'en métropole. Pouvons-nous envisager un dispositif similaire pour le transport aérien ?

Marc ROCHET
La question des pavillons étrangers a été évoquée pour contourner de façon artificielle la problématique des charges sociales. En tant que citoyen, je n'y suis pas favorable. Du fait de ce système de pavillon bis, les paquebots de CMA CGM ne comptent plus un seul marin français. Notre pays mérite mieux.

TABLE RONDE

Océan Indien : droits de trafic et attractivité

Loïc BIWAND
Chargé de mission commerce, artisanat, tourisme et export à la direction générale des Outre-mer

Guillaume BRANLAT
Président du directoire de l'aéroport de La Réunion Roland-Garros

Dominique DUFOUR
Secrétaire général d'Air Austral

Antoine HUET
Directeur adjoint commercial de Corsair

Michel LAMALLE
Sous-directeur des transporteurs et services aériens à la direction générale de l'Aviation civile

Lionel MONTOCCHIO
Directeur de la sécurité de l'Aviation civile Océan Indien à la DGAC

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Loïc Biwand, pouvez-vous nous préciser le profil de la clientèle internationale dans l'Océan Indien ?

Loïc BIWAND
Les destinations ultramarines de l'Océan Indien ont bénéficié d'une progression de la fréquentation internationale en 2017. La saisonnalité est marquée, avec un pic en avril. Ces destinations sont fortement dépendantes de l'hexagone. La clientèle internationale représente moins de 15% des arrivées à La Réunion, qui reçoit chaque année 100 000 touristes étrangers. Mayotte accueille chaque année 50 000 visiteurs et une proportion de touristes étrangers comprise entre 12 000 et 15 000 personnes.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Antoine Huet, la question des droits de trafic au sein de l'Océan Indien vous paraît-elle satisfaisante ?

Antoine HUET
L'ouverture par Corsair de la ligne régionale La Réunion-Mayotte a été un succès immédiat. D'après l'INSEE, cette augmentation de la fréquentation est liée non seulement à l'ouverture d'une ligne directe sur Paris, mais aussi à l'arrivée du nouveau concurrent Corsair.
S'agissant de la ligne internationale La Réunion-Madagascar, l'ouverture d'une nouvelle fréquence par Corsair a permis d'accueillir 28 000 passagers supplémentaires sur cette ligne en une année. Malheureusement, les autorités malgaches ont décidé de retirer à Corsair ses droits. Il en résulte une diminution de la fréquentation ainsi qu'une remontée des prix.
Nous avons adhéré à l'association des « Îles Vanille », sans résultat concret. Il me paraît souhaitable que ces îles négocient un accord d'open sky limité aux compagnies de la région, incluant les compagnies françaises. En outre, nous réclamons depuis des années l'ouverture d'une ligne La Réunion-Île Maurice.

Michel LAMALLE
Encore faut-il que le pays tiers accepte la libéralisation des droits sur une base réciproque.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Dominique Dufour, quel est l'intérêt, pour votre compagnie, d'être basée à La Réunion ?

Dominique DUFOUR
L'ouverture des droits n'est utile qu'à la condition de disposer d'un marché. À titre d'information, le premier hôtelier du monde n'a pas une seule chambre d'hôtel en propre, puisqu'il s'agit d'Airbnb. De la même manière, le premier taximan du monde est Uber. Le domaine aérien n'est peut-être pas à l'abri de l'ubérisation. Un tel mouvement permettrait d'abaisser les prix, mais est-ce le seul élément à prendre en compte ?
Air Austral a recruté et formé plus de 1 000 personnes habitant à La Réunion, et travaillant dans tous les secteurs de l'aéronautique. Notre compagnie a la fierté d'être un acteur du développement économique local. Nous avons également créé une société à Mayotte, pour laquelle nous formons des habitants de l'île. Air Austral, malgré ses contraintes, continue de se dévelop-

per en promouvant le territoire et ses valeurs.
Si nous focalisons le débat autour de la question du prix, nous passerons à côté de nombreux sujets.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Lorsqu'on l'on évoque l'attractivité, il faut non seulement tenir compte de l'attractivité touristique, mais aussi économique. Guillaume Branlat, dans quelle mesure une compagnie basée telle qu'Air Austral contribue-t-elle à développer l'attractivité de votre territoire et l'activité de votre aéroport ?

Guillaume BRANLAT
L'aéroport a pour mission d'être un outil au service du développement de son territoire. Cette mission se mesure à travers la connectivité de l'aéroport vers le monde. L'Outre-mer a pour particularité d'être située dans un environnement international. Nos spécificités doivent servir de levier pour la connectivité.
D'après une étude menée auprès des aéroports européens, une augmentation du trafic de 100 000 passagers sur un aéroport donne lieu à la création de 100 emplois directs et 400 emplois indirects. En 2017, grâce à l'arrivée d'un cinquième opérateur, le trafic de notre aéroport a progressé de 175 000 passagers. Nous avons donc créé 175 emplois et 600 emplois indirects. De surcroît, lorsque la connectivité augmente de 10% sur un territoire, elle entraîne une croissance de 0,5 point du PIB. L'enjeu est donc extrêmement important pour l'Outre-mer.
La présence d'une compagnie basée est évidemment une chance pour un aéroport. Tous deux travaillent pour le rayonnement du territoire. L'aéroport se doit d'être à l'écoute de la compagnie basée, des opérateurs du territoire et des compagnies aériennes.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
La Réunion entretient un trafic important avec la métropole. Avez-vous identifié des leviers de croissance ?

Guillaume BRANLAT
57% du trafic s'effectue en direction de la métropole, 39% vers l'Océan Indien proche (Madagascar, Mayotte, Ile Maurice, Seychelles). 4% du trafic est à destination ou en provenance d'Asie et d'Afrique. Ces deux continents constituent notre levier de croissance.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Comment participez-vous au développement de ces deux continents ?

Guillaume BRANLAT
Nous y contribuons en veillant à l'attractivité des tarifs aéroportuaires et en essayant de promouvoir notre territoire en lien avec l'Île de La Réunion Tourisme (le comité régional de tourisme de La Réunion). Je suis pour un développement concerté du trafic.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Je m'adresse aux représentants des deux compagnies aériennes : avez-vous identifié de nouvelles destinations susceptibles de vous intéresser en Afrique ?

L'ouverture des droits n'est utile qu'à la condition de disposer d'un marché.
Dominique Dufour

Antoine HUET
Avant de parler de nouvelles destinations, il convient de mentionner un phénomène nouveau dans l'aérien : le self connect. Les aéroports doivent investir fortement dans ce domaine, à travers le digital, pour mettre en relation toutes les compagnies aériennes et renforcer les lignes. Avec la compagnie Easyjet, nous développons à Orly un produit informatique qui devrait aider au développement des flux en provenance d'Asie et d'Afrique.

Dominique DUFOUR
IATA estime que le trafic aérien mondial est appelé à doubler au cours de la prochaine décennie. Cette augmentation du trafic sera essentiellement imputable aux zones émergentes. Tous les acteurs, y compris l'État, doivent donc valoriser nos destinations ultramarines auprès de ces pays.
Par ailleurs, la proposition formulée par M. Letchimy de simplifier les visas est très importante. Un territoire comme La Réunion est considéré comme étant à risque du point de vue de l'immigration clandestine. Face aux difficultés d'obtention d'un visa, les voyageurs CSP+ préfèrent partir en vacances en Afrique.

Michel LAMALLE
La Réunion occupe une position stratégique dans l'Océan Indien, entre l'Europe, l'Afrique, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Asie. Cette position stratégique ne se traduit pas encore dans les accords bilatéraux, qui prévoient des limitations pour les pavillons étrangers et français. Il faut prendre en compte le désir de connectivité des territoires dans les futures négociations. Par exemple, avec la Nouvelle-Zélande et le Japon, les routes aériennes sont exclusivement limitées à la métropole. Des pays tels que le Cameroun, le Botswana, la Mauritanie, le Mali et la Tanzanie n'ont pas demandé l'inscription de points dans les territoires d'Outre-mer. Dans les négociations, il va falloir adopter de nouveaux réflexes et, en premier lieu, prévoir des routes régionales. Nous devrons également prévoir une ouverture large des points de desserte de part et d'autre, ainsi que des droits de trafic dissociés pour l'Outre-mer et la métropole.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Lionel Montocchio, où en est-on de la structuration de la filière aéronautique dans l'Océan Indien ?

Lionel MONTOCCHIO
Fin 2017, la direction des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIECCTE) et la Direction de la sécurité de l'Aviation civile de l'Océan Indien ont commandité, dans le cadre des Assises des Outre-mer, un rapport sur le développement des activités aéronautiques dans l'Océan Indien et il en est ressorti que la structuration potentielle d'une filière aéronautique serait de nature à permettre un meilleur accès aux différentes ressources financières et humaines.
Afin de structurer la filière, un comité des aviations civiles (COI) a été instauré dans tous les pays de l'Océan Indien, avec une plate-forme d'échanges. Cette démarche va aboutir à une convergence des pays du COI sur le référentiel EASA. Il convient de souligner le travail collaboratif entrepris entre les services de l'État, de la région Réunion, des forces civiles et militaires auprès des compagnies aériennes, des aéroports et des divers opérateurs aéronautiques.

L'animatrice (Aïda TOUIHRI)
Que pouvons-nous attendre de cette filière ?

Lionel MONTOCCHIO
Avant de répondre à cette question, je vous propose cette analyse « SWOT ».

FORCES	FAIBLESSES
Le positionnement géographique et stratégique de La Réunion Le niveau européen des infrastructures Un trafic en expansion, un grand nombre de loisirs aériens et de prestataires Un laboratoire pour le secteur aérien Des dispositifs, moyens et outils financiers mobilisables Un schéma d'orientation réalisé en avril 2016 répertoriant les activités aériennes et donnant visibilité et cohérence au secteur Un 3e forum des métiers et formations de l'air programmé en octobre 2018.	Des coûts d'exploitation élevés ; La taille du marché et des entreprises ; Des difficultés de projection.
OPPORTUNITÉS	**MENACES**
La convergence de tous les pays de la COI vers le référentiel EASA ; Un rapprochement stratégique entre Air Madagascar et Air Austral ; Le positionnement géographique de Mayotte dans le canal du Mozambique.	Une perte de compétitivité (coûts non maîtrisés) ; Des difficultés en matière de coopération (risques politiques).

L'animatrice Aïda TOUIHRI
La structuration de la filière se concrétise.

Lionel MONTOCCHIO
Tout à fait. Elle s'articule autour de plusieurs objectifs :
- donner une cohérence au secteur et fournir une plate-forme d'échanges ;
- faciliter l'accès aux financements (R&D, fonds propres, dette, garanties, subventions...) ;
- faciliter l'employabilité et la formation (forums des métiers...) ;
- faciliter la projection des compétences développées au niveau régional.

L'exploitation et le savoir-faire associé sont donc au cœur de cette filière. Nous venons d'élaborer une procédure de reconnaissance d'atterrissage de nuit en QFU16 à Mayotte.

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Ces initiatives illustrent une forme de décentralisation, qui est plutôt bienvenue si j'en juge les réactions de nos intervenants. Pour les aéroports, quels peuvent être les apports de la structuration de la filière ?

Guillaume BRANLAT
Pour être attractif, il faut être au service de ses clients. Lorsqu'une compagnie aérienne envoie un pneu usagé à Paris pour être réparé, cela m'interpelle. Depuis quelques années, nous avons recherché quelles mesures pouvaient être prises par l'aéroport Roland-Garros ou le territoire réunionnais pour renforcer notre attractivité auprès des compagnies aériennes. Nous avons décidé de mettre en place un pôle aéronautique régional, qui reposerait sur trois piliers : la formation, la maintenance et l'innovation. Il faut absolument décentraliser la valeur.

Antoine HUET
Je soutiens votre position. Nous sommes confrontés à une pénurie de mécaniciens avion et sommes donc contraints de faire

intervenir des mécaniciens en provenance d'Orly. Nous espérons que la structuration de la filière nous permettra de sous-traiter localement nos travaux de maintenance quotidienne. Former des mécaniciens avion est la clé du développement.

Dominique DUFOUR
Je ne peux que souscrire aux propos précédents.

Lionel MONTOCCHIO
Il nous reste à rédiger les recommandations pour la mise en place d'une organisation légère et adaptée ; établir la gouvernance avec des règles de fonctionnement et de financement ; formaliser les passerelles avec l'École nationale de l'aviation civile (ENAC). Je voudrais rendre hommage à un grand monsieur de l'aéronautique, Henri Martre, qui nous a quittés récemment. Acteur majeur du développement d'Airbus et de l'intelligence économique, il était capable de raisonner à long terme. Ces passerelles devraient nous faire gagner de nombreuses années. Henri Martre ne cessait de répéter : « Les batailles ne se gagnent que par l'esprit ».

L'animatrice Aïda TOUIHRI
Pensez-vous que ce modèle de filière puisse être dupliqué à d'autres zones ?

Lionel MONTOCCHIO
Absolument. Il est important de favoriser la coopération régionale et d'entretenir le dialogue entre les acteurs – y compris les services de l'État et le système éducatif.

Guillaume BRANLAT
Le PIA 3 me paraît tout à fait adapté à la structuration d'une filière. Nous avons déposé notre candidature au titre du PIA régional. J'invite mes collègues d'Outre-mer à constituer leur dossier, avec l'appui des services de l'État.

Échanges avec la salle

Joël MONGIN, CCI La Réunion, membre du Conseil de Surveillance de l'aéroport de La Réunion
Je pense que les infrastructures de La Réunion devraient permettre de former localement les pompiers de l'Océan Indien.

Lionel MONTOCCHIO
Les pompiers sont bien une des composantes de la filière aéronautique. Il importe d'examiner quelles actions de formation peuvent être réalisées localement.

Un participant
Le tronc commun constitue 85% de la formation des pompiers. Il me paraît souhaitable de mêler la formation des pompiers des aéroports avec celle des pompiers des villes et des ports, pour constituer un ensemble régional.

Lionel MONTOCCHIO
C'est une très bonne idée.

Ramlati ALI, députée de Mayotte
Je suis ravie de voir les opérateurs coopérer dans l'Océan Indien. Mais Mayotte souffre d'un défaut d'attractivité. Je voulais appeler votre attention sur le fait qu'à Mayotte, lorsque les voyageurs sont trop nombreux, les passagers malades ne peuvent pas se rendre à la Réunion pour se soigner. Est-ce que l'instauration d'obligations de services publics (OSP) serait envisageable pour résoudre ce problème inacceptable ?
Par ailleurs, les billets pour la liaison La Réunion-Mayotte sont parfois deux fois plus chers qu'un billet La Réunion-Paris, car seules les compagnies Air Austral et Corsair desservent Mayotte. Lorsque Corsair « s'amuse » à baisser les prix de la liaison La Réunion-Mayotte, nous constatons qu'Air Austral est aussi capable de baisser ses prix. Par ailleurs, je crains que les nouvelles procédures d'atterrissage à Mayotte ne bénéficient qu'à Air Austral.

Lionel MONTOCCHIO
Le certificat européen de l'Aéroport de Mayotte ne concerne pas que la compagnie Air Austral. L'atterrissage de nuit est donc également ouvert aux autres compagnies.
En outre, une mission a été mandatée par le Gouvernement pour étudier les conditions d'amélioration de la desserte. Cette analyse prend en compte la compétitivité de la plate-forme et la création de lignes supplémentaires, avec une compétition saine entre la compagnie basée et les autres compagnies. Mayotte a la chance d'être dotée d'une compagnie basée (Ewa Air). De plus, la desserte s'est largement améliorée avec la création de lignes directes en 2016 et la mise en place de nouveaux aéronefs.
Enfin, nous sommes prêts à étudier l'instauration d'OSP pour les évacuations sanitaires.

Gwenael RONSIN-HARDY, EGIS Airport Operation
Désormais, les dessertes au départ de la métropole se concentrent sur Paris. Avez-vous pu identifier l'impact de la restructuration des opérateurs sur le marché ?

Guillaume BRANLAT
En 2012, Toulouse représentait 60 000 passagers – contre 15 000 auparavant. La connectivité directe permet donc de doubler, voire tripler le trafic. Lorsqu'Air Austral a arrêté de desservir la Province, les passagers en provenance de la Province ont été moins nombreux. Nous avons donc tout intérêt à favoriser la connectivité directe, sous contrainte de la rentabilité de la ligne.

CONCLUSION

Serge LETCHIMY, député de la Martinique, président du thème « Performance au service des territoires Outre-mer »

Je vous remercie tous pour la qualité de vos interventions ainsi que tous les participants à ce colloque, la DGAC et la DGOM.
Nous soumettrons vos idées aux deux ministres, auxquelles il reviendra d'arrêter des propositions.
À l'issue de ce colloque, je retiens différents enseignements et pistes de réflexion. En premier lieu, il existe un vrai besoin de construire des routes régionales pour les trois océans.
Deuxièmement, nous pourrions ouvrir des négociations à l'échelle du bassin maritime transfrontalier. Nous pourrions retenir le principe des arrangements administratifs entre autorités de l'aviation pour assouplir les droits de trafic et les adapter aux réalités de la connectivité et de la proximité. En parallèle, il me paraît souhaitable de réviser les accords existants, notamment celui conclu avec l'Argentine.

Organiser une conférence annuelle dans chaque bassin maritime transfrontalier est indispensable pour permettre aux acteurs politiques, économiques et aéronautiques de discuter formellement, sous l'autorité du Préfet de zone et des présidents des collectivités. À l'instar de l'Océan Indien, la mise en place d'une commission, au sein d'un bassin maritime transfrontalier, est également très importante pour évoquer la stratégie et permettre à la DGAC d'être au cœur du dialogue technique sur le désenclavement aérien.
La structuration d'une filière aéronautique est également essentielle. Pour freiner la fuite des cerveaux vers Paris, il nous faut implanter des écoles de haut niveau au cœur de l'Outre-mer.
Il faut saluer l'accord Caribsky, ainsi que les accords conclus par Air Austral en faveur de la desserte interne. Nous devons encourager l'élaboration de tels accords et les accompagner.
La question des aides fiscales au renouvellement des flottes des transporteurs devra en outre être examinée. La règle des 12 ans s'avère pénalisante pour les compagnies.

Parmi les irritants, figure la question des visas. Nous avons besoin de cibler les pays avec lesquels simplifier l'accès aux visas, tout en respectant les enjeux de sécurité, y compris en Europe. Cette démarche doit s'accompagner d'une amélioration de la connexion des Européens vers l'Outre-mer. La problématique au sein de l'espace Schengen n'est pas aisée à résoudre, car elle ne dépend pas seulement de la France. J'ai été séduit par les propos de la représentante du Ministère de l'Intérieur, qui a suggéré quelques adaptations. Nous lui demanderons de nous transmettre une note que nous présenterons au Ministère pour améliorer à la fois l'accès aux visas dans les pays de proximité et le transfert de personnes vers l'Outre-mer, en passant par l'Europe.

Le contrôle est également une source de complexité. Il faut tenir compte de la réalité des territoires ultramarins situés à l'extérieur des frontières de l'Europe. En attendant une décision politique, il faut prévoir des dispositifs PARAFE (passage automatisé rapide aux frontières extérieures).
La question des DSP et des OSP devra aussi être examinée. Personne ne peut accepter les prix actuellement pratiqués sur la liaison Fort-de-France-Cayenne. Il faudra s'emparer de cette problématique qui entraîne une rupture d'égalité, et ce, sous l'angle de la DSP ou de l'OSP.
Vous avez par ailleurs soulevé un enjeu autour des infrastructures aéroportuaires, notamment à Mayotte. L'enjeu sanitaire doit être prioritaire.
Pour constituer des hubs régionaux, nous avons intérêt à nous doter d'équipements de très haute qualité. Outre le PIA, les territoires peuvent recourir aux contrats État-région, ainsi qu'aux financements des banques publiques d'Etat pour soutenir leurs investissements.

Nous travaillerons avec la DGAC et la DGOM pour cadrer ces propositions et examiner leurs véhicules techniques, réglementaires et législatifs. Dès lors que nous aurons obtenu l'autorisation d'approfondir ces propositions, il faudra absolument les concrétiser. Il en va de notre crédibilité.
J'ai entièrement confiance dans votre mobilisation. Les propositions retenues permettront de démontrer que nos territoires peuvent être dans la République, et rayonner en leur propre nom de manière extrêmement responsable dans leurs bassins maritimes transfrontaliers.

SYNTHÈSE DES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL

LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Objectifs/enjeux

RAPPEL DES BASES JURIDIQUES DE MISE EN PLACE DES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (LAT)

Le cadre juridique européen est constitué du règlement (CE) n°1008/2008, en particulier son article 16 sur les principes généraux applicables aux obligations de service public (OSP) et son article 17 sur la procédure d'appel d'offres pour l'obligation de service public, ainsi que de lignes directrices de la Commission publiées au JOUE (2017/C 194/01) relatives à l'interprétation de ces dispositions.

Il en ressort notamment que la règlementation européenne distingue deux niveaux d'intervention publique pour l'exploitation de liaisons aériennes : les OSP « ouvertes » (tout transporteur aérien est libre d'exploiter les liaisons aériennes concernées, sans compensation financière, à condition de respecter les OSP imposées) ; et les OSP « restreintes » (l'exploitation des liaisons concernées est attribuée en exclusivité après appel d'offres, et avec une éventuelle compensation financière ; en France, les OSP restreintes correspondent aux délégations de service public DSP). Leur instauration permet, sans détourner les règles de libre concurrence, de se substituer au marché lorsque celui-ci ne répond pas librement aux besoins.

Il est ainsi possible d'imposer des OSP sur deux types de liaisons (cf. article 16-1 du règlement (CE) n°1008/2008).

- Des liaisons vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement : « Une zone périphérique est généralement une région éloignée ou difficile d'accès à partir de la capitale et des autres villes principales de l'État membre. L'éloignement et l'isolement doivent être appréciés en tenant compte des caractéristiques du territoire, de l'administration, des entreprises, des établissements d'enseignement et des centres médicaux de l'État membre, mais également de ces caractéristiques dans les autres États membres avec lesquels il a une frontière commune. Une zone de développement est une région qui accuse un retard économique, mesuré par exemple par le PIB par habitant ou par le taux de chômage » (lignes directrices de la Commission publiées au JOUE (2017/C 194/01) - point 20).
- Des liaisons à faible trafic à destination de n'importe quel aéroport : « une liaison ayant un trafic supérieur à 100 000 passagers par an ne peut normalement pas être considérée comme une liaison à faible trafic au sens du règlement » (lignes directrices de la Commission publiées au JOUE (2017/C 194/01) - point 20).

La participation de l'État au financement des LAT est, quant à elle, encadrée par un dispositif datant de 2005.

- Le décret n°2005-473 du 16 mai 2005 relatif aux règles d'attribution par l'État de compensations financières aux transporteurs aériens.
- Les arrêtés du 16 mai 2005 :
  - définissant les critères d'éligibilité d'une liaison aérienne à une prise en charge financière par l'État ;
  - relatif à la détermination du taux de participation de l'État à la compensation financière accordée aux transporteurs aériens exploitant en exclusivité des liaisons aériennes soumises à des obligations de service public ;
  - établissant les modèles types de règlement particulier d'appel d'offres et de convention de délégation de service public pour l'exploitation de services aériens susceptibles de faire l'objet d'une prise en charge financière par l'État.

ÉTAT DES LIEUX ET HISTORIQUE DES OSP ET DSP EN FRANCE

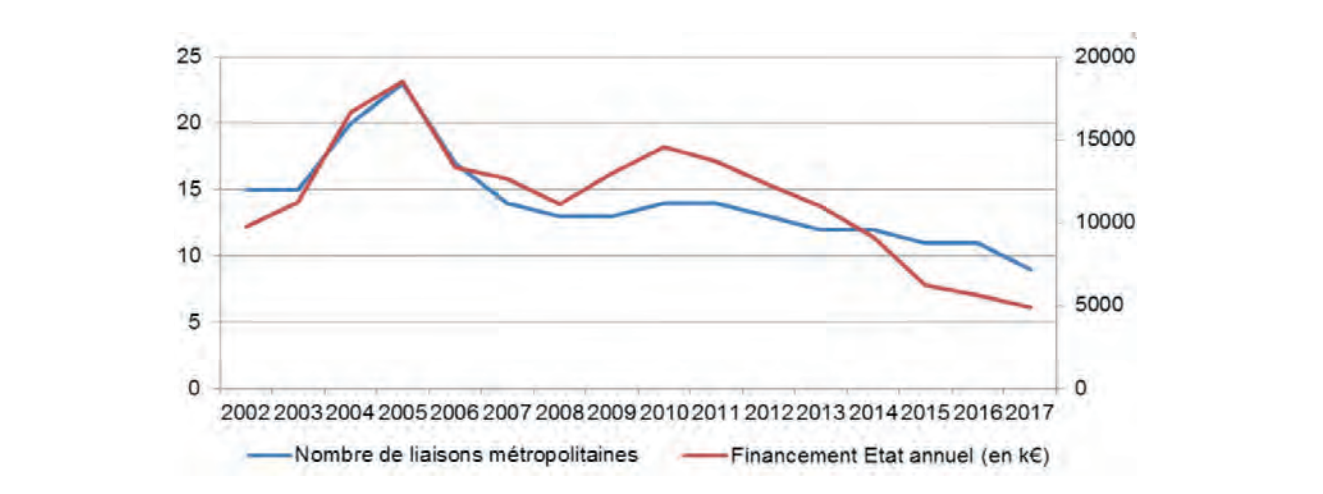
La direction générale de l'Aviation civile (DGAC) a dressé un état des lieux et un historique des OSP et des DSP. La France, en mai 2018, comptait ainsi 40 liaisons sous OSP (il y en a au total 177 dans l'Union européenne), dont 35 sont exploitées, et 25 font l'objet d'une convention de DSP :

- 8 liaisons métropolitaines radiales en DSP, plus 1 non subventionnée (Limoges-Paris) et 1 non exploitée (Lannion-Paris) ;
- 2 liaisons métropolitaines transversales en DSP et 1 non exploitée (Lorient-Lyon) ;
- 12 liaisons Corse – continent en DSP ;
- 3 liaisons européennes au départ de Strasbourg en DSP (Amsterdam, Madrid et Prague) ;
- 4 « liaisons » métropole – DOM non subventionnées ;
- 5 liaisons intérieures à la Guyane sous forme d'aides sociales ; et
- 3 liaisons inter-îles en Guadeloupe actuellement non exploitées.

Ce nombre est en constante évolution du fait du développement des transports alternatifs (TGV, desserte routière...), des difficultés de financement et des demandes des autorités locales. Les liaisons sous OSP représentent environ annuellement 400 000 passagers pour le trafic en métropole, 2,1M de passagers pour le trafic avec la Corse, et 4M de passagers pour le trafic avec l'outre-mer.

En ce qui concerne le financement des LAT, la participation de l'État est en réduction depuis 2010 tandis que la part des collectivités locales est en augmentation (à hauteur de 16,3 M€ en 2016).

Ce constat initial fait, le groupe de travail (GT) devait permettre d'identifier les enjeux et les contraintes en matière d'organisation des lignes aériennes d'aménagement du territoire et de définir collectivement (État et collectivités) les contours, voies et moyens d'une politique en la matière, en lien avec le maillage aéroportuaire.



Sujets abordés et principales orientations

Dans le cadre de ses débats, le GT a pu faire ressortir les points suivants.

Conserver la souplesse du processus de délégation de l'organisation des services aériens (article L. 6412-4 du Code des transports) qui permet à l'Etat de déléguer l'organisation d'une liaison interrégionale à toute collectivité territoriale ou personne publique qui la sollicite.

Préserver une certaine souplesse pour la mise en place des LAT. Ne pas définir précisément la notion de désenclavement, qui correspond à une équation complexe multifactorielle variable dans le temps (existence de moyens de transport alternatifs, densité de population, zone de chalandise, développement économique...). S'en tenir aux critères fixés par le règlement européen sans ajouter de critères nationaux. Prendre en compte les travaux du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) en cours sur ces questions.

Introduire davantage de souplesse dans le modèle concessif des DSP à travers la définition des obligations de service public (OSP) et le conventionnement, avec notamment, l'assouplissement du cahier des charges (objectifs de résultats plutôt que de moyens), la possibilité de recourir à l'intéressement ou d'augmenter les pénalités pour inciter à l'amélioration de la qualité de service.

Réviser le décret de 2005 et ses arrêtés d'application relatifs aux règles d'attribution des compensations financières de l'État, notamment pour les mettre en conformité avec le règlement (CE) n°1008/2008. Adopter des critères d'éligibilité qualitatifs assez généraux (parmi lesquels le désenclavement du territoire et son développement économique), afin de laisser de la souplesse à l'État pour pouvoir décider de son soutien financier. Remplacer les modèles type du règlement particulier d'appel d'offres et de la convention de DSP, jugés trop rigides, par des clauses types.

Confirmation du rôle des régions, au titre de la compétence d'aménagement du territoire, dans la mise en place et le financement des LAT. Dans la mesure où l'appropriation de la question du maillage aéroportuaire varie selon les régions, et où le lien entre cette question et celle des LAT n'est pas encore clarifié, il convient de poursuivre, en tout cas pour le moment, un traitement des projets de LAT au cas par cas, en mettant en place une concertation entre l'État, le porteur du projet (bien souvent le syndicat mixte en charge de la gestion de l'aéroport) et la région concernée.

Mettre en place un comité de suivi annuel (avec les mêmes participants que le GT mis en place dans le cadre des assises du transport aérien), afin de faire le point sur l'avancement des différentes mesures retenues par le gouvernement à l'issue des assises, sur la mise en œuvre de la politique en matière de LAT et d'assurer la coordination entre les collectivités, les régions et l'État.

La nouvelle politique de l'État en matière de LAT devrait s'accompagner d'une augmentation de l'enveloppe budgétaire, dans un contexte de nécessaire maîtrise des dépenses publiques qui a été rappelé. La contribution de l'État au financement des LAT est néanmoins considérée comme un élément essentiel d'une politique de désenclavement du territoire ; elle pourrait permettre le maintien de liaisons existantes, ainsi que la mise en place de nouvelles dessertes indispensables à l'équilibre des territoires. Elle continuerait d'intervenir comme un complément des ressources mobilisées par les collectivités. Les montants affectés à cette politique seraient par ailleurs relativement modestes, par rapport à ceux consacrés à d'autres modes de transport.
Il a été exprimé le souhait de ne pas se limiter au territoire français et de pouvoir développer des liaisons d'aménagement du territoire vers des villes européennes. Il conviendrait alors de modifier l'article L. 6412-4 du Code des transports afin de permettre à l'État d'en déléguer l'organisation aux collectivités intéressées. La faisabilité juridique en droit interne de cette modification devra être confirmée. L'État devra également évaluer l'intérêt d'une éventuelle participation financière à une telle liaison européenne, qui ne serait pas forcément prioritaire par rapport à l'objectif de désenclavement du territoire.

Il a été réclamé plus de visibilité pour la politique de l'État et demandé à ce que le principe et le montant de la participation financière de l'État soient connus plus en amont dans le processus de décision de mise en place d'une LAT.

Il a été évoqué la simplification du conventionnement des LAT auxquelles l'État est partie, consistant à remplacer la convention tripartite actuelle État/collectivité territoriale/transporteur par une convention relative au co-financement entre l'État et les collectivités, d'une part, et la convention de délégation de service public, d'autre part. Cette suggestion a suscité des réserves qui nécessiteront de poursuivre les échanges.

Recommandations et pistes de réflexion

Dans un contexte :
- d'affirmation du rôle des régions, qui sur la base des compétences que leur a données la loi NOTRe au titre de l'aménagement du territoire, sont invitées à définir et mettre en œuvre un maillage aéroportuaire adapté aux besoins de desserte et au développement des territoires ;
- de demande d'un retour de l'État pour le financement des LAT, aux côtés des collectivités, au service d'une relance de la politique en faveur de ces liaisons.

Les recommandations et pistes de réflexion suivantes ont pu émerger des débats :

Affirmation d'un principe général de recours aux LAT dans certaines situations d'enclavement à définir (inscription dans la Loi d'orientation des mobilités LOM).

Clarification des possibilités d'intervention (organisation et financement) des collectivités locales, en particulier des départements, en matière de services aériens et d'aéroports ; élaboration en cours, par la direction générale des Collectivités Locales (DGCL), d'une note diffusable.
Conservation de la souplesse existante du mécanisme de délégation de l'article L. 6412-4 du code des transports.

Ouverture aux collectivités intéressées de la possibilité de développer une liaison aérienne européenne (par modification de l'art L. 6412-4 du code des transports prévoyant aujourd'hui la possibilité de déléguer pour les seuls services intérieurs au territoire français).

Amélioration de la prévisibilité de la participation financière de l'État : l'intervention de l'État devrait être déterminée plus en amont qu'actuellement dans le processus de mise en place d'une LAT, sur son principe, comme sur son montant.

Introduction d'éléments de souplesse dans le dispositif de mise en place des LAT. Ne pas définir de critères trop rigides concernant la notion d'enclavement, qui relève d'une analyse multifactorielle au cas par cas (moyens de transports alternatifs, densité de population, zone de chalandise, pratique de l'usager...).

Introduction de davantage de souplesse dans les critères d'éligibilité d'une liaison à une participation financière de l'État.

Révision du décret n° 2005-473 du 16 mai 2005 et ses arrêtés d'application datés du même jour a minima pour mise en cohérence avec la règlementation européenne. Recours à des clauses types plutôt qu'à des conventions types pour les liaisons auxquelles l'État participe au financement.

Mise en place, pour chaque nouvelle LAT ou à l'occasion de chaque renouvellement de convention, d'une instance de coordination des parties intéressées (collectivité locale initiatrice, région, services de l'État - DGAC et CGET - et éventuellement département) chargée de discuter, au cas par cas, dans le respect du cadre réglementaire en vigueur, les différents paramètres du cahier des charges et du conventionnement (y compris le tour de table financier).

Mise en place d'un comité de suivi annuel (dans un format identique au GT mis en place dans le cadre des assises du transport aérien) chargé de faire le point sur l'avancement des différentes mesures retenues par le gouvernement à l'issue des assises, sur la mise en œuvre de la politique en matière de LAT et d'assurer la coordination entre les collectivités, les régions et l'État.

ORGANISATION DU GROUPE DE TRAVAIL

Le GT a consisté en trois sessions tenues les 18 mai, 31 mai et 15 juin 2018.
Le GT a auditionné les représentants de trois compagnies aériennes, de l'aéroport d'Orly et de la DGCL.
La présidence du GT a été assurée par Claude Morel, préfet honoraire.

LISTE DES PARTICIPANTS

Y ont activement participé les entités suivantes :

Collectivités locales

- Ville d'Agen
- Ville de Moirax
- Agglomération d'Agen,
- Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac
- Département du Lot-et-Garonne
- Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Région Bretagne
- Région Nouvelle Aquitaine
- Région Occitanie

Aéroports

- d'Agen
- de Tarbes-Lourdes
- de Limoges
- d'Aurillac
- de Brive
- de Poitiers
- du Puy
- de Castres

Union des Aéroports Français

MEDEF

État

- Direction du budget
- Commissariat général à l'égalité des territoires
- Ministère de la cohésion des territoires ;
- Directions de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est, Ouest, Sud-Ouest et Sud
- Direction des services de la navigation aérienne
- Direction du transport aérien

ASSISES NATIONALES DU
TRANSPORT AÉRIEN
OBJECTIF PERFORMANCE !

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

www.assisesdutransportaerien.gouv.fr
#AssisesAerien