

MINISTERE DE L'URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS

Observatoire Economique et Statistique des Transports

ORGANISATION DES TRANSPORTS  
AERIENS REGIONAUX

Observatoire Economique  
et Statistique des Transports

**DOCUMENTATION**

Réf. n°

1451  
A

BETERALP

Avril 1986

# S O M M A I R E

|   | <u>Pages</u> |
|---|--------------|
| . <u>Finalités de l'étude</u>                             | 1-2          |
| . <u>Méthodologie générale</u>                            | 3 à 6        |
| . <u>Enseignement par cas :</u>                           |              |
| Aurillac - Paris  | 8 à 10       |
| Angoulême - Lyon  | 11 à 14      |
| Colmar - Paris  | 15 à 17      |
| Avignon - Lyon - Paris                                    | 18 à 20      |
| Carcassonne - Paris                                       | 21 à 23      |
| Béziers - Paris   | 24 à 26      |
| Castres - Mazamet - Paris                                 | 27 à 29      |
| . <u>Enseignements généraux :</u>                         |              |
| L'usager  | 30 à 32      |
| L'exploitant  | 32 à 35      |
| Les autorités locales                                     | 36 à 37      |
| Considérations générales                                  | 38 à 41      |
| . <u>Annexe</u> : éléments constitutifs des monographies. |              |

FINALITES DE L'ETUDE

L'exploitation de lignes régulières aériennes à l'intérieur du territoire métropolitain a débuté dans les années soixante, et a connu rapidement un fort développement. Les Collectivités Locales, en aidant financièrement leur mise en place et leur démarrage, ont joué un rôle prépondérant dans cette évolution. Parallèlement, de 1962 à 1971, l'Etat a également apporté son concours financier à certaines lignes, au vu de leur contribution à l'aménagement du territoire et à la déconcentration industrielle. Il a cependant peu usé de son pouvoir réglementaire pour orienter ce développement, en dehors de l'application stricte du principe : une ligne = un transporteur.

La Compagnie AIR INTER et les Compagnies aériennes régionales ont ainsi pu bénéficier d'une croissance rapide, participant ainsi doublement à l'expansion générale :

- en assurant la desserte régulière des régions, permettant ou induisant ainsi des trafics, parfois faibles mais économiquement importants ;
- en implantant leurs services en région, dans un secteur d'activité jusqu'alors très centralisé.

Parallèlement, et dès avant la crise économique, les liaisons aériennes permanentes de troisième niveau subissaient des mutations importantes, dues tant à la faiblesse des trafics qu'à la situation financière précaire des compagnies exploitantes.

L'effet de la crise s'y ajoutant, la carte aérienne intérieure a ainsi subi d'importantes évolutions (disparition/création), avec une tendance générale à une recentration des liaisons sur la capitale.

De plus, les Compagnies Régionales devront, avec plus encore d'acuité, faire face au cours de la décennie, à l'augmentation croissante des coûts, de main d'oeuvre et de carburant en particulier. Les avions de technologie ancienne, qui composent actuellement, pour l'essentiel, les flottes de ces Compagnies, pourront difficilement dans ce contexte conserver un niveau de rentabilité acceptable (par rapport aux subven-

ventions en jeu et/ou le niveau tarifaire admissible). Ce problème se double également d'exigences sans cesse plus fortes de la part de la clientèle, en matière tant de confort que de rapidité.

Les constructeurs aéronautiques ont prévu cette évolution, et y répondent dès à présent par la mise sur le marché d'avions modernes et de moyenne capacité (ATR 42, Embraer Brasilia...). L'incertitude subsiste cependant sur les capacités financières des compagnies régionales pour la réalisation de ces investissements, seuls susceptibles, par les gains de productivité dégagés, de briser la spirale déflationniste baisse du trafic - hausse des coûts (collectifs ou individuels).

La concentration des trafics sur des axes majeurs peut être un moyen de parvenir à une optimisation économique ; pour autant, une telle orientation n'est compatible avec une poursuite de la contribution du transport aérien au développement régional, que si l'organisation globale du système de transports assure des conditions acceptables du transport de bout en bout : l'éventuel rabattement, dans ce contexte, doit donc être à même d'offrir une qualité de service et un coût compatibles avec les exigences et les contraintes du voyageur aérien, du point de vue :

- confort,
- standing,
- temps et parcours,
- niveau tarifaire...

Le Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports (Observatoire Economique et Statistique des Transports en liaison avec la Direction Générale de l'Aviation Civile), souhaite, au travers de cette étude, pouvoir disposer d'éléments d'appréciation généraux sur les conditions de faisabilité et de réussite de telles organisations, qu'il s'agisse de situations existantes, ou en se plaçant dans des cas envisageables, au plan théorique tout du moins.

METHODOLOGIE GENERALE

Faute de savoir répondre ex nihilo au problème posé, l'étude s'est orientée sur l'analyse de cas-types, choisis dans la double volonté, parfois contradictoire :

- de représenter significativement des éventails de situations locales ;
- de couvrir, dans leur diversité, les différentes classes de relations aériennes et de formules de rabattement (existantes ou envisageables).

A la base, les différents critères de choix des relations ont été :

- la nature de la liaison : radiale ou transversale,
- l'importance démographique des pôles - extrémités,
- la situation présente de la desserte : pas de desserte aérienne, desserte directe, rabattement (terrestre ou aérien) existant,
- la longueur de la liaison (éventuelle) de rabattement, par rapport en particulier à la longueur de la liaison totale,
- l'exploitant sur la liaison principale et sur la liaison à rabattre : AIR INTER, TAT, autres compagnies régionales,
- la nature du rabattement (possible ou existant) selon le mode : air, fer, route,
- la diversité géographique,
- les zones d'influence et les vocations des aéroports de rabattement,
- le type de problématique enfin, telle que posée localement, ou envisageable de façon extérieure.

Le choix des monographies devant faire l'objet de l'analyse s'est finalement porté sur les relations :

| RELATION                                      | REGION                     | SITUATION ACTUELLE                | NATURE DE LA LIAISON | PROBLEMATIQUE  | POLE DE RABATTEMENT (éventuel) |
|---|----------------------------|-----------------------------------|----------------------|--|--------------------------------|
| Castres - Paris                               | Midi - Pyrénées            | pas de liaison aérienne           | radiale              | <ul style="list-style-type: none"> <li>. satisfaire une demande</li> <li>. étudier un rabattement terrestre éludant une desserte aérienne directe</li> </ul>       | Toulouse                       |
| Aurillac - Paris                              | Auvergne                   | desserte aérienne directe         | radiale              | <ul style="list-style-type: none"> <li>. rabattement aérien sur Limoges ou Clermont-Ferrand</li> </ul>   | Limoges ou Clermont-Ferrand    |
| Angoulême - Lyon                              | Poitou-Charente            |                                   | transversale         | <ul style="list-style-type: none"> <li>. desserte à escale ou par rabattement sur Limoges</li> </ul>   | Limoges                        |
| Colmar - Paris                                | Alsace                     |                                   | radiale              | <ul style="list-style-type: none"> <li>. desserte à escale (situation actuelle ou par rabattement terrestre sur Mulhouse ou Strasbourg)</li> </ul>                 | Mulhouse ou Strasbourg         |
| Avignon - Paris via Lyon                      | Provence-Alpes Côte d'Azur | desserte aérienne par rabattement | radiale/transversale | <ul style="list-style-type: none"> <li>. analyse des conditions du rabattement</li> <li>. possibilité d'un rabattement terrestre sur Marseille ou Nîmes</li> </ul> | Lyon                           |
| Carcassonne-Paris via Toulouse ou Montpellier | Languedoc-Roussillon       |                                   | radiale/transversale | <ul style="list-style-type: none"> <li>. analyse des conditions du rabattement</li> <li>. possibilité d'un rabattement terrestre sur Toulouse</li> </ul>           | Toulouse et Carcassonne        |
| Béziers-Paris                                 | Languedoc-Roussillon       |                                   | radiale              | <ul style="list-style-type: none"> <li>. desserte directe ou par rabattement terrestre sur Montpellier</li> </ul>  | Montpellier                    |

Cette liste est le résultat d'une pré-collecte de données sur un nombre plus important de cas, visant en particulier à éliminer :

- les sites trop sensibles politiquement,
- les zones sans demande exprimée malgré une apparente carence de l'offre,
- l'interférence avec des montages en cours,
- les situations présentant des contraintes techniques par trop prépondérantes.

Dans cet ordre d'idées, ont ainsi du être écartées les liaisons suivantes :

- Rochefort - Paris
- Mont de Marsan - Dax - Paris
- Aubenas - Paris via Lyon
- Lannion - Paris
- Saint Briec - Dinard - Paris
- Albi - Rodez - Paris
- Quimper - Paris
- Nancy/Metz - Lyon
- Montluçon - Paris.

La démarche générale de l'étude s'articule autour de deux types d'investigations développés en parallèle :

- . entretien avec différents acteurs concernés, tant au niveau global (DATAR, UCCEGA, AIR INTER, DGAC, DRAC...), que local (Chambre de Commerce et d'Industrie, Municipalité, Direction de la Société exploitante, Direction Régionale de la SNCF, concessionnaire de l'aéroport...);
- . analyse des documents (statistiques, études existantes...) produits autour de ce thème, ou sur les liaisons concernées.

Les moyens et délais de l'étude n'ont pas permis, cependant, de recueillir directement l'avis des usagers.

La confrontation de ces divers éléments, avec leurs cohérences et parfois leurs contradictions ou leur subjectivité, permet d'appréhender la réalité et les conditions du service en place, ainsi que d'éventuelles modifications, envisagées localement ou suggérées dans le cadre de cette étude.

Remarque : entre les dates du choix des monographies (Juin 1985) et de la constitution du présent dossier, la marche du temps a pu notablement modifier certaines situations ; ainsi des données suivantes, non connues initialement :

- Castres : projet de création d'une navette routière sur Toulouse-Blagnac
- Béziers-Paris : reprise des droits par Air Littoral, avec une fréquence bi-quotidienne à partir de Décembre 1985
- Carcassonne-Toulouse et Carcassonne-Montpellier : arrêt de l'exploitation en Juillet 1985.

Ces éléments, en eux-mêmes fort instructifs, sont intégrés à ce dossier.



ENSEIGNEMENT PAR CAS

Chacune des monographies analysées dans le cadre de cette étude fait l'objet d'un développement, dans le but d'en extraire les enseignements principaux et les conditions, de tous ordres, nécessaires pour la mise en place d'organisations économiquement et techniquement viables, et en rapport avec la problématique de base.

Sont successivement abordés :

- le contexte général,
- la situation de l'offre de transports (air/fer/route),
- l'historique de la liaison aérienne,
- le point de vue des acteurs,
- les commentaires et jugements de synthèse.

Chaque description ou analyse renvoie implicitement aux fiches par cas, reportées en annexe, qui présentent les éléments objectifs de l'environnement et de la desserte, considérée sous ses aspects physiques et financiers.

## AURILLAC - PARIS

Chef-lieu du département du Cantal, Aurillac, et son agglomération, possède une taille modeste ; son activité est surtout orientée vers le tertiaire (administrations) et de petites industries de transformation (mobilier, parapluies, produits pharmaceutiques). Du point de vue transport, sa caractéristique principale est son enclavement au coeur du Massif Central, avec des accès terrestres très difficiles, tant sur Limoges que sur Clermont-Ferrand : 70 km à vol d'oiseau la sépare de ces deux capitales régionales, représentant plus d'1 h 30 de route, en mode individuel, du fait de l'état des routes. Les conditions météorologiques sur une longue période de l'année viennent encore accentuer cet isolement.

La liaison aérienne directe existe depuis 1976, avec des avatars multiples dus aux divers changements de transporteurs sur cette période : Air-Rouergue, Air Alpes, TAT, affrètement TAT à Air Limousin puis Air Limousin. Antérieurement, au début des années 70, existait une liaison sur Limoges, fonctionnant en correspondance principalement vers Paris. Cette organisation avait été très vite supprimée, du fait tant de la faiblesse du trafic que des aléas de la desserte (deux phénomènes cumulatifs) : les conditions météorologiques entraînaient fréquemment des annulations de vols.

La concurrence ferroviaire, par rapport au type de passagers utilisant la ligne est faible, compte tenu des temps de parcours (près de huit heures) et de la commodité (trains de nuit).

Le trafic, depuis la création, oscille entre 5.000 et 12.000 PAX/an ; sur la dernière période (80-85), la croissance du trafic a été rapide, mais paraît aujourd'hui avoir atteint un plafond de la demande (12.700 PAX/an), sauf improbables modifications des conditions de la desserte (le passage du Beech 99 au Nord 262 a permis d'enregistrer quasi-instantanément une évolution de 10 % du trafic).

Les Autorités Locales sont fermement décidées à maintenir la liaison directe, en s'appuyant sur ces considérations, et notamment en rappelant l'échec de la liaison de rabattement sur LIMOGES. Elles ajoutent de plus :

- . l'impossibilité de choisir des horaires adaptés, ceux-ci devant être conditionnés par les horaires au départ ou à l'arrivée de l'aéroport de rabattement ;
- . le risque permanent pour l'utilisateur de ne pas se voir assurer un accès sur le tronçon terminal, ce qui pourrait amener à annuler des ventes sur la liaison d'approche même incomplète ;

. la tendance d'évolution des trafics sur les dernières années a engendré un grand optimisme sur la santé financière de la ligne directe : différentes simulations financières conduites dans le cadre d'une étude réalisée en 1984 à la demande de la C.C.I. tendaient à montrer que la liaison n'était pas structurellement déficitaire ; l'évolution supposée des trafics, combinée à un rattrapage des niveaux tarifaires (hors la contrainte d'encadrement des prix) permettait d'envisager un équilibre d'exploitation vers 1990. En fait, la stagnation des trafics, jointe à une évolution des coûts plus forte que les tarifs, a plutôt engendré un déficit croissant : aujourd'hui 5 Millions de Francs, pris en charge par tiers par respectivement le Département, la Ville et la C.C.I., soit un montant représentant 45 % du total des charges.

Chacun admet aujourd'hui que la période de forte croissance du début des années 80 est maintenant terminée, d'autant que les données socio-économiques sont appelées à demeurer stables dans le court terme sur l'agglomération d'Aurillac.

A l'inverse, l'exploitant n'est pas opposé sur le principe à une modification des conditions d'organisation de la desserte. Une liaison de rabattement lui paraît ainsi permettre :

- une desserte à moindre frais pour les Collectivités Locales (déficit divisé par trois environ par rapport à une ligne directe, au prix d'une diminution équivalente du trafic)
- d'accéder à un plus grand nombre de destination, sans rebroussement excessif (du point de vue du temps, du prix, et/ou de l'acceptation "psychologique")
- d'assurer la survie de sa compagnie en lui permettant une concentration de sa flotte sur un pôle technique, et donc de mieux assurer sa rotation (attitude par laquelle AIR LIMOUSIN se démarque de la position des autres compagnies régionales).

L'enclavement d'AURILLAC, et la difficulté de ses accès terrestres est une réalité, qui exclut tout rabattement terrestre : routier du fait des temps d'accès (de l'ordre de 2 heures en mode collectif), ferroviaire car l'utilisateur arrivé en gare de CLERMONT-FERRAND (ou de BRIVE) a déjà fait une grande partie en temps de son déplacement, et le poursuivra donc par le même moyen.

Par rapport à un rabattement aérien, l'aéroport de CLERMONT-FERRAND apparaît commercialement le plus propice, comparé à celui de LIMOGES : tarifs similaires sur les tronçons terminaux, mais avec une fréquence supplémentaire en milieu de journée à CLERMONT pour autant qu'on puisse envisager 3 AR/jour sur la liaison de rabattement ; nombre identique de destinations accessibles directement depuis chacun de ces aéroports, mais qualitativement plus intéressant depuis CLERMONT-FERRAND car correspondant mieux aux besoins des usagers au départ d'AURILLAC. Les contraintes d'exploitation d'Air Limousin (situation de son centre technique, concentration de ses lignes) le conduiraient plutôt à préférer LIMOGES, dans cette hypothèse, même si commercialement la prédominance de CLERMONT-FERRAND lui semble sans conteste.

De plus, la saturation sur la liaison CLERMONT - PARIS paraissant atteinte pendant certaines périodes ou plages horaires, l'organisation d'une ligne d'apport depuis AURILLAC ne semble intéressante que pour autant que le trafic supplémentaire engendré justifie un changement de capacité sur la liaison AIR INTER, ce qui, en l'état actuel du volume de trafic (12 à 15 passagers par vol, desquels il conviendrait de déduire les usagers rebutés par l'obligation de rupture de charge) ne pourrait être le cas que si la ligne du PUY (très comparable dans toutes ses composantes, y compris son positionnement relatif, mais cependant dans un contexte moins enclavé) devenait également une ligne en rabattement sur CLERMONT-FERRAND.

Si toutes ces hypothèses étaient levées (ce qui ne serait pas évident de par le nombre de partenaires qu'elles impliquent), le rabattement pourrait économiquement et techniquement se justifier :

- par l'économie possible sur le coût du service, et ses répercussions sur les financements publics,
- paradoxalement parce que l'enclavement d'Aurillac serait un atout pour minimiser la perte de clientèle (peu de concurrence, pour le type d'usagers, par le mode ferroviaire),
- parce que les conditions de transport, en se plaçant dans des conditions normales techniquement, pourraient ne pas subir une trop forte dégradation (temps de parcours bout-en-bout de l'ordre de 1H45 à comparer à un temps actuel de 1H35, soit 40 minutes pour le vol de rabattement, 15 minutes pour le transfert et 50 minutes pour le vol CLERMONT - PARIS).

ANGOULEME - LYON

Ville moyenne située entre Limoges et Bordeaux aux influences prépondérantes, Angoulême possède un tissu industriel diversifié, auquel s'ajoute une forte activité de constructions mécaniques et électriques concentrées sur une entreprise.

Jusqu'en 1973, l'agglomération possédait un aérodrome (Bel Air) se limitant aux activités d'aéroclub et d'aviation d'affaires, et aux caractéristiques totalement inadaptées à l'aviation commerciale (piste en herbe, aérogare quasi-inexistante) ; à cette date, et sur l'initiative de la C.C.I. du Grand Angoulême, la Ville et le Département décident conjointement la création d'un aéroport pouvant satisfaire des liaisons commerciales régulières ; il s'agit alors de la dernière décision de création, en France, d'un aéroport commercial.

Parallèlement, la DATAR préconise une mise à l'étude des besoins potentiels qui conclut sur les prévisions suivantes :

- trafic potentiel sur Paris : 7.000 PAX/an
- trafic sur Lyon : 3.500 PAX/an.

La liaison sur Lyon, indissociable de celle sur Paris, constituait un des postulats de départ, du fait des besoins exprimés par une importante entreprise de l'agglomération (Leroy-Sommer), possédant des implantations en région lyonnaise et en Ardèche.

Deux formules de desserte étaient envisagées :

- . rabattement sur Limoges permettant d'assurer les deux relations au prix d'une seule ligne : solution préconisée par l'administration (DGAC et DRAC) et souhaitée par Air Inter, d'autant plus que coïncidant à la mise en place sur Limoges-Paris de caravelles encore peu occupées ;
- . desserte directe sur Paris, et en complément (réutilisation des moyens) sur Lyon, pour laquelle les subventions étaient alors évaluées pour un montant quatre fois supérieur à celles de la solution précédente.

La volonté de desservir Lyon devient d'autant plus forte que la qualité comparée des dessertes ferroviaires, et donc le niveau de concurrence, sur Lyon et Paris, rend très attractive la liaison Angoulême-Lyon : la desserte ferroviaire sur Paris est de qualité (3 h à 3 h 30 de temps d'accès), et devrait encore s'améliorer avec la mise en place du TGV Sud-Ouest. A l'inverse, sur Lyon, il y a obligation de correspondance à Limoges et un temps de parcours dissuasif pour les déplacements professionnels (7 h 55).

Un appel d'offres ouvert est alors lancé, sans spécification sur le type d'organisation, qui ne recueille que deux réponses, TAT s'étant d'emblée déclaré peu intéressé :

- la Compagnie Aérienne du Languedoc propose d'utiliser un seul avion (Swearingen Metro II) sur Paris (2 fréquences par jour ouvré), et sur Lyon (une fréquence, en milieu de journée) ;
- Air Limousin présente une offre basée sur le principe d'un rabatement sur Limoges, et dépose simultanément sa demande de droits de trafics au CSAM. Cette initiative prématurée est perçue localement comme une pression inadmissible sur le choix d'un type de formule et de l'exploitant.

La décision, négativement influencée par cet élément, retient la proposition de la CAL, aux motifs :

- d'une plus grande attractivité, à hauteur de l'ambition affirmée par ses promoteurs locaux,
- d'une indépendance totale vis-à-vis de l'agglomération de Limoges, jugée en d'autres domaines beaucoup trop dominante.

L'exploitation démarre le 26 Avril 1984, dans des conditions économiques optimales, puisque l'appareil est utilisé 1.800 heures/an. Le trafic sur Paris progresse rapidement, au-delà des espérances. Sur Lyon, les organisateurs comprennent rapidement que la liaison possède, sur le principe, un grand intérêt, mais que la relative désaffection de la clientèle est due à la faiblesse du niveau de desserte, et corrélativement à ses horaires :

- arrivée à Satolas à 11 h,
- retour à 16 h, ce qui laisse au plus 3 h 00 sur Lyon.

Le coefficient de remplissage est alors de 22 % (et 60 % sur Paris).

Du fait des très bons résultats sur Paris, l'enveloppe budgétaire initialement fixée et toujours globalisée pour les deux liaisons, n'est pas atteinte, ce qui permet d'envisager une correction à la hausse des deux liaisons.

Dans le cadre de la même enveloppe, la CAL propose des aménagements sur les deux liaisons, rapidement agréées et opérationnelles le 22.11.1984 : un second Swearingen Metro II est affecté spécifiquement à la liaison Angoulême-Lyon, avec deux fréquences par jour, et dans les créneaux horaires classiques des périodes de pointe du matin et du soir. Le coefficient de remplissage s'établit alors très vite à 55 % (correspondant à 6.000 PAX en année pleine), ce qui permet encore de remplacer le Metro II sur Paris par un Nord 262 (un accroissement de capacité est encore envisagé).

Les subventions publiques sont globalement fixées à 2.900 milliers de francs H.T., avec une répartition (très théorique) entre Paris et Lyon respectivement de :

- . 35 et 65 % du 26.04.1984 au 21.11.1984
- . 50 et 50 % depuis.

La DATAR prend en charge, pour 3 ans, 10 % du déficit sur Paris et 40 % sur Lyon, la C.C.I. finançant seule le complément (la Ville et le Département participant aux remboursements d'emprunts de l'aéroport, ce qui globalement ramène à un niveau sensiblement équivalent les participations des trois partenaires).

Aujourd'hui, compte tenu de ces résultats très supérieurs aux prévisions (elles-mêmes volontairement modestes), la remise en cause de ces deux lignes n'est localement pas envisageable, y compris dans leur structure d'organisation.

Economiquement, la desserte par rabattement reste justifiée, puisqu'impliquant des participations publiques 4 fois inférieures ; encore ne s'agit-il là que des participations directes aux lignes issues d'Angoulême ; on peut, en effet, estimer que l'effet induit sur les lignes au départ de Limoges, et dans une moindre mesure de Bordeaux, engendre une perte de recettes sur ces lignes.

Compte tenu des distances entre Angoulême et respectivement Bordeaux et Limoges, l'alternative possible était peut-être entre :

- une navette routière sur Limoges, forcément pénalisante en temps ;
- une navette aérienne sur Bordeaux, mais présentant un rebroussement (donc surcroît de coût et temps) pour Paris et Lyon.

Dans les deux cas, les distances relatives sont en effet tangentes pour les deux types de navettes.

L'optimum économique consistait plutôt en une ligne sur Lyon avec escale à Limoges, et donc correspondance en ce point sur Paris ; cette solution a par contre comme inconvénient majeur la remise en cause des droits de trafics sur tous les tronçons concernés.



COLMAR - PARIS

L'agglomération de Colmar fait partie intégrante du tissu industriel d'Alsace, avec ses industries mécaniques et textiles notamment ; quoique capitale administrative du Département du Haut-Rhin, elle subit très fortement l'influence de Strasbourg (375.000 habitants dans l'agglomération) et de Mulhouse (200.000 habitants) de par leur proximité (60 kms dans les deux cas) et leur poids démographique et économique très supérieur.

Cette situation se retrouve très nettement au plan de l'organisation des dessertes de l'agglomération :

- . les meilleures liaisons routières sont orientées vers Strasbourg et Mulhouse, rendant difficile l'accès à Paris ;
- . les dessertes ferroviaires contraignent dans la majorité des cas à un passage par Strasbourg ou Mulhouse en direction de Paris : 32 services (deux sens confondus) avec correspondance, pour 3 directs ;
- . de même, les zones d'influence respectives des aéroports de Mulhouse-Bâle et de Strasbourg-Entzheim recouvrent largement l'agglomération de Colmar.

La liaison Colmar-Paris est la seule activité commerciale de l'aéroport, qui, depuis quelques années, et notamment devant les menaces pesant sur le maintien de cette activité (cf. infra), a vu s'opérer une recherche de diversification : l'aviation d'affaires et l'aviation touristique ont ainsi acquis une forte croissance (+ 18 % entre 83 et 84). Sa situation géographique (à 500 mètres de la zone industrielle et à 3 kilomètres du centre-ville), ainsi que sa qualité technique sont les principaux atouts pour son développement.

La liaison Colmar-Paris existe depuis 1974, et a été exploitée dans la première période (jusqu'en 1982) par Air Alsace, entreprise très liée à la C.C.I., financièrement et par l'imbrication de personnels dirigeants.

Lors de la faillite d'Air Alsace, qui s'expliquerait par des erreurs de gestion et un choix malheureux lors de l'acquisition d'un Fokker 27 d'occasion, TAT a repris l'exploitation à ses risques et périls, mais en y apportant d'emblée des modifications substantielles :

- mise en place d'une desserte à escale, du fait de la baisse de trafic observée depuis 3 ans,
- corrélativement, remplacement du jet par un turbo-propulseur,
- et enfin, très forte croissance du tarif, échelonnée sur 3 ans (respectivement : + 13,9 %, + 17,6 % et + 21 % en 82, 83 et 84).

La liaison, déjà en très forte position de concurrence vis-à-vis des aéroports voisins, va alors voir une baisse brutale du trafic, à offre quasi constante :

- la perte de temps (35 minutes) due à l'escale, rend compétitif le passage par Strasbourg ou Mulhouse ;
- le tarif passe à un niveau très supérieur à ceux aux départs de ces aéroports (aujourd'hui + 57 % et + 30 % respectivement).

Actuellement, la ligne paraît être globalement en voie de stabilisation, la poursuite de la perte de trafic sur le tronçon Colmar-Paris étant compensée par l'accroissement équivalent du trafic sur Metz-Paris :

| Trafic       | 1er Semestre 84 | 1er Semestre 85 | Evolution |
|--------------|-----------------|-----------------|-----------|
| Metz-Paris   | 9.400           | 11.160          | + 18,7 %  |
| Colmar-Paris | 4.600           | 2.900           | - 37,0 %  |
| TOTAL        | 14.000          | 14.060          | + 0,4 %   |

La chute continue du trafic (40.000 passagers en 79 pour 7.600 en 84, et probablement 4.800 en 85) laisse présager un avenir très limité de la desserte, sur le tronçon Metz-Colmar.

Localement, cette situation est perçue comme d'autant plus inéluctable que chacun a acquis la certitude de ne voir une reprise du trafic que sous condition d'une reprise de l'exploitation en ligne directe ; la désaffectation apparaît si profonde que beaucoup la jugent irréversible, les comportements des usagers étant durablement orientés vers l'utilisation des aéroports de Mulhouse et Strasbourg. De plus, l'expérience d'Air Alsace a laissé de sérieuses réticences pour tout engagement des Collectivités Locales en la matière. Pour autant, il n'est pas exclu totalement qu'un jour les Collectivités participent au déficit d'une ligne Colmar-Paris, mais alors il ne pourra s'agir que d'une ligne directe.

Les Collectivités Locales n'ont pas l'intention de mettre en place un système collectif de rabattement sur l'un des aéroports voisins, pour le cas où la ligne viendrait à s'arrêter :

- parce qu'il supposerait une participation financière de leur part,
- parce qu'elles ont la conviction que ce service serait peu utilisé, donc aurait peu d'intérêt.

Tout laisse présager un avenir très limité dans le temps, et localement, personne ne s'aventure à penser ce que pourrait être la ligne au-delà du programme d'hiver 85/86. L'ouverture des autoroutes vers Mulhouse et Strasbourg rendra, à terme, encore plus précaire sa situation. Le seul élément favorable est la bonne tenue de l'ensemble de la ligne, grâce au développement du tronçon Paris-Metz. Le tronçon terminal Metz-Colmar peut être considéré, par le transporteur, comme un service complémentaire effectué à coût marginal, et dont le trafic (marginal lui aussi) serait en rapport avec les charges. Si la desserte à escale peut donc se voir imputer une partie de la chute de trafic, elle est présentement la seule solution économiquement justifiée pour la desserte aérienne de Colmar.

Le rabattement routier peut trouver sa justification, par rapport à la composition de la clientèle actuelle, qui est originaire pour 85 % de Paris ; une navette mise à disposition à l'aéroport de Strasbourg représenterait alors une solution très économique par rapport à une location de voitures. Il faut, de plus, mentionner la proximité immédiate (moins de 300 mètres) des emprises S.N.C.F. et de l'aérogare de Strasbourg-Entzheim, l'opportunité d'une desserte directe de l'aéroport n'ayant pas encore cependant fait l'objet des études techniques et économiques nécessaires.

AVIGNON - LYON - PARIS

Le département du Vaucluse possède actuellement une vocation agricole et touristique marquée ; son développement industriel, autour des activités déjà traditionnelles de l'agglomération d'Avignon (industries alimentaires liées à l'agriculture, produits réfractaires, papèteries....), constitue maintenant l'axe majeur de son expansion économique.

Les investissements réalisés sur l'aéroport d'Avignon-Caumont traduisaient, dès 1970, la volonté politique de diversifier et de favoriser le développement économique de tout le Département : dès l'origine, son aire d'influence devait couvrir la totalité du Département, même si l'agglomération d'Avignon regroupe à elle seule la moitié environ de la population totale du Département. Les annuités de remboursement des investissements sont ainsi prises en charge par tiers par le Département, la Ville et la C.C.I. Avignon-Vaucluse.

En 1982, les trois partenaires ont souhaité, sur l'initiative originelle de la C.C.I., mettre en place une liaison régulière directe sur Paris, de manière à accroître sensiblement l'impact économique de l'aéroport jusqu'à réserver aux activités "aéro-club" et "aviation d'affaires". Devant la forte opposition d'Air Inter, et pressentant en conséquence un avis négatif du CSAM, la demande locale s'est finalement reportée sur une liaison Avignon-Lyon, en correspondance avec certains services Lyon-Paris. Cette transformation s'est d'autant mieux opérée que l'un des exploitants possibles (Air Jet) était en train de réaliser, via sa maison-mère (Jet Services) une importante implantation sur le site. TAT, alors candidat pour l'exploitation d'une ligne directe, décidait de se retirer.

L'avis négatif du CSAM, finalement contredit par le Ministre des Transports, a bien évidemment conforté cette solution de repli.

Dès l'origine, le trafic s'est révélé à peu près conforme aux prévisions, le coefficient de remplissage atteignant 50 % au bout de trois mois, et s'y maintenant depuis 2 ans. La poursuite de la liaison est assurée, puisque les participations des Collectivités ont été reconduites pour une période de 3 ans, à hauteur de 780 mF, se décomposant en 400 mF pour la C.C.I., 300 mF pour le Département et 80 mF pour la Ville (sur un déficit total de 4,3 millions, il est vrai).

Le potentiel de trafic aérien pour la zone d'influence de l'aérodrome d'Avignon est estimé, toutes sources concordantes, à :

- 100.000 PAX/an : potentiel maximal
- 50.000 PAX/an : trafic possible en fonction des fréquences
- 40.000 PAX/an : trafic possible en fonction des fréquences pour une exploitation par turbo-propulseur.

Le trafic réel étant de 22.000 PAX/an (1984), le rabattement expliquerait ainsi une perte de la moitié du trafic mais des 3/4 du trafic sur PARIS (cf. Annexe), valeur effectivement admise par les acteurs. Le trafic potentiel maximal ne serait pour autant pas perdu par le transport aérien puisqu'AIR INTER évalue à 70/80.000 le nombre d'habitants de la partie Sud du Département effectuant un rabattement individuel sur MARSEILLE dans l'année.

Par rapport aux prévisions initiales, si le trafic escompté sur la liaison est atteint, cela se fait au profit des liaisons vers la Province (par ordre d'importance : Lille, Nantes, Strasbourg...) qui cumulent 45 % du trafic, le trafic sur Paris étant plus faible que prévu, et de plus en plus. Le phénomène peut être imputé à la concurrence en place :

- concurrence de l'aéroport de Marseille (même coût du déplacement, même durée de parcours de centre-ville à centre-ville, soit 3 h 00, et fréquences beaucoup plus élevées)
- concurrence du TGV au départ d'AVIGNON (temps de parcours supérieur de 30 % environ, mais tarif inférieur de 30 % environ et fréquences beaucoup plus importantes)
- peut être pénibilité ressentie par l'utilisateur du rabattement aérien.

Malgré un fonctionnement jugé très satisfaisant par les acteurs rencontrés (du point de vue service rendu et coût), la Collectivité Locale persiste dans sa volonté de mettre en place une desserte directe. Les contraintes techniques (allongement nécessaire de la piste) et administratives (l'opposition certaine d'AIR INTER jugée à même d'interdire un avis favorable du CSAM) ont jusqu'alors bloqué l'avancement de ce projet :

- dans l'esprit de la Collectivité, ce projet n'est réaliste que pour autant que l'exploitation puisse être effectuée en jet (dans le cas contraire, en effet, le gain de temps par rapport à la situation présente ne serait que de 10 minutes) ; cela suppose donc un investissement évalué à 25/32 millions de francs (y compris mise en place d'un ILS) ;

- les Collectivités seraient prêtes à financer cet investissement si elles avaient la garantie de pouvoir obtenir l'autorisation d'ouverture de la ligne ;
- à la demande de la C.C.I., Air Jet réalise actuellement une étude sur les conditions économiques d'une telle desserte (étude non encore remise à la C.C.I.). Contrairement aux souhaits de la C.C.I., et probablement du fait de sa volonté d'en rester à la situation actuelle, Air Jet n'a procédé à une évaluation que sur la base d'une exploitation en Fokker 27, considérant que les contraintes techniques n'avaient pas été levées. Cette étude met en évidence les points suivants :
  - . le temps de parcours serait de 1 h 45 soit très voisin du temps total actuel (1 h 50)
  - . l'arrivée à Orly se ferait dans des créneaux horaires chargés, du fait de l'encombrement, engendrant des difficultés tant pour l'escale technique (sous-traitée à Air Inter, qui n'accorderait certainement pas de priorité de par la saturation de ses équipes techniques) que pour les clients (accès aux taxis, attente pour l'atterrissage) ; encore faudrait-il que le Comité des Horaires accepte une demande pour les heures de pointe, faute de quoi le service perdrait énormément de son intérêt.
  - . le niveau des charges atteint 22 Millions de Francs, soit le double exactement des charges de la liaison Avignon-Lyon, pour les mêmes fréquences
  - . l'équilibre serait atteint, sur les bases de la tarification actuelle, pour un coefficient de remplissage de 88 %, ce qui dépasse très largement le seuil de saturation (dans la situation actuelle, le coefficient de remplissage pour l'équilibre est de 82 % mais, si Air Inter et Air Jet supprimaient leurs participations, le déficit pour un coefficient de remplissage identique à celui d'aujourd'hui - 50 % - nécessiterait une participation locale annuelle de 12,5 Millions de Francs, soit seize fois plus qu'actuellement ( hors possible subvention de la DATAR).

Les Collectivités participent aujourd'hui modestement au financement de la ligne, à hauteur de l'enjeu qu'elles lui prêtent ; elles se déclarent décidées à aller beaucoup plus loin pour une ligne directe, seule à même, selon elles, de créer un impact, au moins psychologique, auprès des industriels étudiant une implantation sur le secteur. On peut ainsi se demander si les Collectivités Locales accepteraient de financer un tel déficit.

La situation apparaît ainsi temporairement figée, favorablement pour l'organisation actuelle :

- un niveau et une qualité de service jugés satisfaisants,
- pour des coûts (collectifs et individuels) acceptables,
- mais avec une demande institutionnelle locale qui demeure pour la création d'une ligne directe.

CARCASSONNE-PARIS via MONTPELLIER OU TOULOUSE

L'agglomération de Carcassonne bénéficie d'un environnement dense de villes importantes, à l'échelle des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon ; la proximité de ces villes (Toulouse, Béziers, Montpellier) l'a cantonnée dans un rôle industriel et tertiaire très restreint, son développement économique se faisant plutôt autour de sa vocation historique de place commerciale et administrative. Les communications ferroviaires et routières avec les métropoles régionales sont de qualité, mais contraignent à des points de passage obligés qui n'ont pas favorisé les ouvertures vers l'extérieur de ces régions.

Dès le début des années 70, les responsables locaux ont tenté de briser cette dépendance en expérimentant divers montages de dessertes aériennes depuis Carcassonne. Face à la difficulté intrinsèque du problème, liée à la faiblesse quantitative de la demande, ces expériences ont toujours abouti à un constat d'échec, entériné par un arrêt de l'exploitation, sur demande de l'organisateur ou retrait du transporteur. Les deux dernières tentatives sont significatives, de ce point de vue, des obstacles à l'organisation de la desserte aérienne de Carcassonne.

- la ligne TAT (1978 à 1981) fonctionnait dans des conditions jugées globalement satisfaisantes par la Collectivité : effectuée par un Fokker 28 puis un D.C. 9, la liaison, directe sur PARIS réalisait 20000 PAX/an, soit environ 23 passagers par service ; la Collectivité souhaitait poursuivre, mais les contraintes financières, s'ajoutant à des remises en cause par l'exploitant (pour des problèmes de gestion de flotte notamment) de la liaison BEZIERS-PARIS (couplée au niveau des moyens et de l'organisation), ont contraint l'exploitant à se retirer de la ligne CARCASSONNE-PARIS
  
- la Collectivité, qui a par ailleurs toujours souhaité une ligne directe, met alors en place un service de rabattement sur Montpellier (Avril 83), conçu d'entrée de jeu comme un pis-aller ; un rapprochement avait été tenté avec Air-Inter, qui, ne souhaitant pas réaliser la liaison, avait recommandé Air Littoral. La possibilité de figurer sur les horaires d'Air Inter, et de disposer du système national et international de réservation est apparue suffisamment intéressante, pour que la proposition d'Air Littoral soit acceptée ; en Janvier 1984, ce service est complété par un aller-retour quotidien sur Toulouse, qui permet d'augmenter la capacité au départ de Carcassonne, à coût marginal du fait de l'organisation des rotations de l'appareil. La fréquentation, au total, baisse de plus de 50 % (8250 PAX dont 72 % sur Montpellier), alors que le service s'est accru en volume (possibilité de liaison en milieu de journée dans les deux sens). Les deux services sont alors arrêtés au 31.07.1985 au double motif :

- de la faiblesse des trafics (5 passagers en moyenne par vol)
- et du montant élevé des subventions locales (pourtant abondées par la DATAR pour la seule liaison sur Montpellier).

Simultanément à la fermeture des deux lignes, les Collectivités Locales faisaient procéder à l'analyse de deux solutions envisageables de remplacement :

- . retour à une ligne directe sur Paris, l'analyse du trafic sur les deux liaisons de rabattement indiquant une demande essentiellement centrée sur Paris (80 % du trafic), le complément se dirigeant vers Lyon et l'Alsace. Air Littoral proposait alors une exploitation avec un Embaer Brasilia, en cours d'acquisition par la compagnie ; les prévisions de charges et de recettes laissant un déficit de 4 à 5 millions de francs en année pleine (pour un trafic de 16.000 personnes/an correspond à un coefficient de remplissage de 45 %), cette solution était rejetée par la Collectivité.
- . parallèlement, AIR INTER était sollicité pour l'étude d'un rabattement terrestre sur TOULOUSE ; à ce jour, cette demande informelle d'actualisation de l'étude de 1982 n'a pas, à ce jour, reçu de réponse.

La Collectivité se place donc dans une situation d'attente par rapport à d'éventuelles propositions de transporteurs, en escomptant en particulier une solution commune avec Béziers.

L'agglomération de Carcassonne présente des difficultés objectives de desserte, liées à un environnement et à une importance démographique et économique :

- le trafic potentiel est faible, et ne devrait guère dépasser le trafic atteint entre 78 et 81 (20.000 PAX/an), ce qui entraîne des fréquences forcément faibles (donc un niveau d'attractivité restreint), un appareil de capacité réduite (donc un temps de parcours important pour une liaison directe vers Paris : de l'ordre de 1 h 30) ;
- la concurrence "de proximité" des aéroports de Toulouse et de Montpellier, et bientôt de Béziers, est donc d'autant plus forte, malgré l'éloignement conséquent de ces plates-formes : l'aéroport de Toulouse est ainsi à 1 h 30 par voie terrestre, bien que le parcours puisse être effectué en quasi-totalité par l'autoroute A 61 (situation équivalente en distance et temps d'accès pour Béziers).



Cette distance paraît techniquement importante pour qu'un rabattement routier puisse être incitatif, et faible pour justifier une organisation aérienne indépendante. En ce sens, les deux solutions précédemment tentées, chacune avec leurs spécificités, pouvaient être considérées comme des optimums, auxquels la Collectivité tente d'ailleurs de revenir au travers de ses projets de redémarrage de l'exploitation.

Commercialement, les lignes de rabattement aérien doivent être considérées comme des échecs, vu la perte de trafic. Le compromis idéal entre l'organisation de l'offre (mise en place des moyens techniques face aux contraintes liées à l'environnement) et l'importance de la demande paraît plutôt être à trouver dans une mise en commun de moyens avec BEZIERS ; cette solution, qui met PARIS-ORLY à 2H15 environ de CARCASSONNE (soit un temps légèrement supérieur à celui permis par le rabattement) n'est bien sûr possible que si la ligne n'est pas à la limite de la saturation au départ de BEZIERS, hypothèse pourtant retenue dans les prévisions les plus optimistes. Elle ne permet pas non plus une diffusion aussi importante que les rabattements puisque l'escale aurait lieu alternativement à CARCASSONNE ou à BEZIERS, ce qui semble sans conséquence compte-tenu de la nature de la demande potentielle exprimée en particulier au-travers de la dernière expérience qui favorisait bien cependant la répartition dans l'espace métropolitain, tant à partir de MONTPELLIER que de TOULOUSE.

BEZIERS - PARIS

Ville à vocation touristique et commerciale, (marché des vins), Béziers pâtit de la proximité de son chef-lieu de département, Montpellier. Les infrastructures de transport, tant ferroviaires que routières, assurent en particulier des échanges rapides entre les deux villes, plutôt au détriment de la première.

Cette "concurrence de proximité" se retrouve dans l'historique de la ligne aérienne Béziers-Paris. A l'origine exploitée par Air Languedoc, cette ligne fut ensuite reprise par TAT et faisait l'objet d'une convention avec la C.C.I. Avec deux fréquences par jour et un vol aller-retour de week-end, la ligne fonctionnait dans des conditions commerciales jugées localement satisfaisantes et avec un trafic à hauteur de la taille de l'agglomération et du volume de l'offre : 36.000 PAX en 1980 et 1982, soit environ 35 voyageurs/service.

Sur le motif d'une baisse de trafic en 82/83, TAT décide unilatéralement de restreindre les services à une seule fréquence par jour ouvré, en milieu de journée. La baisse de trafic est alors immédiate, ce qui motive, fin 83, la quasi-fermeture de la ligne, puisque ne subsistent plus :

- qu'une seule fréquence en fin de semaine,
- un trafic correspondant de 4.500 PAX/an (soit 21,5 voyageurs/service).

Cette même période commençait déjà à voir s'accumuler les doléances locales sur la dégradation de la qualité du service : fiabilité réduite de l'exploitation, et, d'une manière générale, image commerciale négative du service. Localement, certains veulent voir, derrière cette dégradation du niveau et de la qualité du service, les pressions d'AIR INTER, qui s'en défend, auprès de TAT, afin de voir disparaître un service fortement concurrentiel à celui au départ de MONTPELLIER.

Les Collectivités Locales ne voulant pas se satisfaire de cette situation, déposent, à la mi-85 après une première démarche rejetée, un dossier au CSAM pour une déchéance des droits de trafics sur la liaison ; Air Littoral, sur incitation des autorités consulaires, présente simultanément une demande pour la reprise des droits. Afin d'éviter un précédent, TAT abandonne d'elle-même ses droits, ce qui permet un avis favorable du CSAM, malgré une forte opposition d'Air Inter.

La réouverture de la ligne est prévue au 9 Décembre 1985, avec deux fréquences par jour ouvré, plus un vol aller-retour de fin de semaine. L'exploitation sera assurée par un appareil ATR 42, argument qui a été fortement avancé dans le dossier présenté au CSAM, puisqu'il s'agit de la première exploitation commerciale de cet appareil. Les promoteurs de la liaison y voient également un gros atout au plan commercial. La liaison s'effectuera en 1 h 40, ce qui permet de la rendre très compétitive avec les services au départ de Montpellier : gain de temps de l'ordre de la demi-heure, en tenant compte des transferts sur les aéroports respectifs.

L'estimation du trafic s'élève à :

- 20/25.000 PAX en 1986

- 40 à 50.000 PAX/an à terme, avec une zone de chalandise s'étendant jusqu'à Carcassonne-Est, Narbonne, et le secteur touristique de la Côte (Sète, Cap d'Agde), soit une zone d'influence concentrique de 40 à 50 kms de rayon autour de Béziers.

Air Inter semble vouloir mettre en place une navette routière entre Béziers et Montpellier et maintient ses tarifs saisonniers (Juillet-Août 85) sur la ligne Paris-Montpellier au moins jusqu'en Février 1986, ce qui place le tarif de la ligne de Béziers à 23 % au-dessus. Localement, ces initiatives sont perçues comme déloyales et intempestives ; AIR INTER les affine normales dans le cadre de l'amélioration de sa position concurrentielle.

. cette navette n'avait lieu d'être qu'en l'absence de desserte au départ de Béziers, et encore son intérêt commercial aurait-il été très limité : standing sans comparaison avec celui du transport aérien, et donc le niveau exigé des usagers classiques, surcroît de temps ;

. sa création est soumise à l'autorisation du Département, Autorité Organisatrice, dont on comprendrait mal qu'il puisse parallèlement participer au financement de la liaison directe et encourager une telle concurrence surabondante.

Avec 50.000 PAX/an à terme, le coefficient de remplissage serait de 70 % environ, ce qui assurerait la rentabilité financière de la ligne. Le trafic sur la liaison ayant par le passé déjà atteint 36.000 PAX/an cet objectif semble raisonnable, d'autant que les conditions d'exploitation, avec l'ATR 42, en seront sensiblement améliorées.

Localement, la liaison est donc jugée économiquement viable. La proximité de MONTPELLIER ne justifiant pas un rabattement aérien, seule l'organisation de rabattements terrestres aurait pu être envisagée, qui n'auraient pu être que routiers, du fait de la double rupture de charge imposée par les dessertes ferroviaires. Son coût pour l'utilisateur (coût de la navette + tarif AIR INTER sur MONTPELLIER-PARIS) aurait été sensiblement équivalent (+ 14 %) à celui de la desserte directe tout du moins pour l'utilisateur voyageant au tarif plein (les réductions sur AIR INTER creusent un écart beaucoup plus important par rapport aux réductions d'AIR LITTORAL); la différence essentielle serait le temps de parcours, majoré, dans cette hypothèse, d'environ 30 %, ce qui est objectivement beaucoup pour des déplacements s'effectuant généralement dans la journée.

Les Collectivités Locales ont donc su, dans le cas présent, s'entourer des conditions techniques et financières (réutilisation en particulier de l'avion dans les créneaux horaires disponibles) propres à justifier économiquement l'existence de la liaison.

CASTRES - MAZAMET - PARIS

L'agglomération de Castres, ainsi que plus généralement toute la partie centrale du Sud du Tarn, possèdent un tissu industriel diversifié (produits pharmaceutiques, textile, constructions mécaniques...) constitué autour de P.M.E. à relativement forte valeur ajoutée et dont l'expansion est assurée par l'exportation, avec une zone d'influence débordant largement le cadre de l'Europe.

Elle ne possède pas d'infrastructure aéroportuaire, et l'opportunité d'une telle création est depuis longtemps envisagée : la première démarche s'orientait vers la recherche d'un site à vocation départementale ; des antagonismes locaux entre Albi et Castres ont conduit le Conseil Général à statuer sur un développement séparé des dessertes aériennes sur Castres et Albi, l'objectif final restant cependant l'ouverture d'une plate-forme commune. Actuellement, une association regroupant la Ville, la C.C.I. et le Comité d'Expansion du Sud du Tarn ("Aéro-Tarn-Sud"), examine la faisabilité d'une implantation dans l'agglomération castraise, cet aéroport devant être réservé aux activités d'aéro-club, d'aviation d'affaires et de mini-charters (20 places), à l'exclusion de toute activité commerciale régulière.

S'agissant d'un projet encore hypothétique et, au mieux, à moyen terme, la Collectivité, au travers essentiellement de la C.C.I., a souhaité rapidement combler la carence des dessertes aériennes au départ de Castres, en mettant en place (ouverture début Avril 1986) une navette routière entre Castres (gare routière) et Toulouse-Blagnac. Clairement, il s'agit d'un pis-aller, engendré par l'absence d'aéroport, l'analyse objective étant la suivante :

- Blagnac, par la qualité et l'intensité de sa desserte est un aéroport irremplaçable ;
- en particulier, jamais un aéroport à Castres ne pourrait prétendre rivaliser avec lui, car on a bien conscience que la desserte concernerait Paris exclusivement et ne dépasserait pas 2 fréquences par jour ;
- en se pré-acheminant par voie terrestre jusqu'à Blagnac en mode individuel ou collectif, l'utilisateur a à sa disposition, dès aujourd'hui, 11 services quotidiens à destination de Paris (8 sur Orly et 3 sur CDG) et des possibilités d'accès directs et quotidiens à Bordeaux, Clermont-Ferrand, Lille, Lyon, Marseille, Nantes et Nice (sans compter tous les vols internationaux : 13 destinations permanentes sur l'Europe et l'Afrique du Nord) ;

- à l'inverse, l'infrastructure routière entre Castres et Toulouse est de mauvaise qualité et le contournement de Toulouse très aléatoire (la mise en service de la rocade de l'Hers à Toulouse devrait sensiblement modifier cette situation, tant en gain de temps qu'en régularité) ;
- l'accès en train à Paris est forcément très pénible : changement obligatoire à Toulouse et durée voisine de 8 heures, ce qui exclut ce recours pour la plupart des usagers d'affaires ;
- le département du Tarn étant déjà desservi (liaison Paris-Albi via Rodez de TAT), la zone d'influence d'un aéroport à Castres serait forcément limitée, ce qui compromet son intérêt économique d'une part, la rentabilité financière d'une éventuelle liaison Castres-Paris d'autre part ;
- l'exploitation par un avion de petite capacité engendrerait un temps de vol d'environ 1 h 40 ; en rabattement individuel sur Toulouse-Blagnac, l'utilisateur met actuellement 1/2 heure de plus au total : 1 h pour le rabattement en plus, mais 1/2 heure en moins, en moyenne, sur la durée du vol ;
- parallèlement, on peut penser que le tarif probable sur une telle liaison serait de 30 à 50 % supérieur à celui au départ de Toulouse. L'économie de coût pour l'utilisateur devient alors suffisamment importante, en regard du surcroît de temps, pour justifier un choix préférentiel de Toulouse.

Tous ces éléments sont corroborés par l'observation du trafic automobile entre Castres et Toulouse-Blagnac : plus de 15 voitures par jour en moyenne. Le Comité d'Expansion du Sud du Tarn et la C.C.I. ont souhaité pouvoir organiser collectivement ces transferts, de manière à offrir une alternative à la voiture tant pour les habitants de la région que pour les visiteurs :

- . pour la seconde partie de la clientèle, le coût total de déplacement est ainsi fortement diminué (120 F l'aller simple Castres-Toulouse à comparer aux tarifs d'une location de voiture par exemple) ;
- . la durée de parcours, quoique légèrement supérieure à celle possible en mode individuel, reste très compétitive : grâce aux gains de temps sur l'accès à bord à Blagnac, l'enregistrement se faisant au départ de Castres le temps de parcours supérieur d'1/2 heure environ se réduit en temps total supplémentaire (y compris enregistrement) à 10 minutes environ ;

- . la correspondance à Blagnac est quasiment garantie, alors que l'automobiliste doit intégrer, en prévision de l'heure de départ de son domicile, les aléas de circulation ;
- . quoique élevé, rapporté au km parcouru (2 F/km), le coût de la navette pour l'utilisateur est faible par rapport au coût total de son déplacement (15 % du coût total environ).

Les promoteurs de la navette, en liaison avec Air Inter, ont souhaité d'emblée mettre en place une desserte ambitieuse, en volume et en qualité :

- 5 A.R. par jour ouvré,
- standing élevé (image de marque Air Inter),
- qualité de la correspondance, visant en particulier à minimiser sa durée,
- variété des destinations possibles.

La promotion du service sera assurée par Air Inter, l'association Aéro-Tarn-Sud prenant en charge le déficit de la première année (estimé inférieur à 500.000 F) ; les prévisions du trafic (9.000 PAX/an) laissent espérer un équilibre d'exploitation dès la 2ème ou 3ème année.

Au plan économique, cette navette paraît donc largement justifiée ; au plan financier, les prévisions avancées sont qualifiées de "raisonnablement optimistes". Air Inter escomptant des résultats bien meilleurs (9000 PAX/an ne correspondant "qu'à 4 personnes par service). Clairement, il apparaît cependant que la création de cette navette répond, dans l'esprit de ses initiateurs à un compromis entre des besoins ressentis et des contraintes fortes (l'absence d'aéroport) :

- les Autorités Locales pourront désormais prétendre être reliées par air à la capitale et aux principales métropoles régionales, sous le label Air Inter (en particulier pour la valorisation du site de Castres auprès des industriels désireux de s'implanter) ;
- la création de l'aéroport de Castres reste d'actualité, et sa vocation limitée au départ pourrait probablement, en fonction en particulier des résultats obtenus par la navette et sans que cela soit affirmé, être élargie à l'aviation commerciale régulière. pour assurer une desserte sur Paris :
  - . qui ne se justifie plus avec l'existence de la navette,
  - . dont le coût pour la Collectivité serait très nettement plus élevé,
  - . mais qui reste sous-jacent cependant (image de marque ?)

## ENSEIGNEMENTS GENERAUX

Au vu des analyses monographiques, le développement qui suit reprend les thèmes horizontaux de problématique apparaissant, ou susceptibles d'apparaître, dans l'organisation des dessertes régionales, en les remplaçant dans la logique de chacun des acteurs du système.

### L'USAGER :

Les composantes essentielles de son jugement, et donc de son comportement, sur un service, vont être : le temps, la pénibilité et le coût, en référence permanente avec les alternatives possibles, ainsi que la fréquence et le nombre de destinations accessibles.

- . Le temps : sont à considérer dans cette rubrique : le temps total du déplacement, l'heure d'arrivée à destination et le temps disponible à destination. Il s'y ajoute un élément d'ordre plus psychologique portant sur l'acceptation du temps d'approche, quel qu'en soit le mode, par rapport au temps de vol. En considérant des cas-types, les trois organisations possibles conduisent aux résultats suivants, pour le parcours centre-ville - aéroport final :
- desserte directe : temps de vol : 1 h 30, embarquement : 1/4 h, liaison domicile - aéroport : 1/4 h, soit temps total : 2 H 00
- desserte par rabattement aérien : liaison domicile - aéroport : 1/4 h, embarquement 1/4 h, rabattement : 1/2 h (pour une centaine de kms), transfert 1/4 h, temps de vol : 1 h, soit temps total : 2 h 15
- desserte par rabattement routier : liaison vers point de départ : 1/4 h, embarquement : 1/4 h, parcours d'approche : 1 h (pour une cinquantaine de kms), transfert et temps de vol : 1 h 1/4, soit temps total : 2 h 45.

Ces temps sont des données moyennes, extrêmement variables selon les configurations locales(1); ils traduisent cependant une réalité intermédiaire, de façon homogène et pour un contexte donné : en particulier, la durée de parcours centre-ville - aéroport peut paraître faible, mais est significative de petites villes où l'aéroport n'est jamais très éloigné (3 à 8 Km du centre-ville). Selon les modalités mises en place, il y a par contre une possibilité de gain temporel sur l'embarquement dans la navette : estimé à 1/4 H il devrait, à l'optimum, être inférieur.

(1) en particulier en fonction des distances concernées



Sous réserve d'une correspondance s'effectuant dans les délais techniques minimum (1/4 h), le rabattement aérien n'est guère pénalisant ; il n'en va plus de même pour le rabattement terrestre, d'autant que, du point de vue de l'utilisateur, qui effectue généralement l'aller-retour dans la journée, la différence de 3/4 d'heure se répercute doublement. En théorie, le risque d'annulation du vol est également doublé pour l'utilisateur devant emprunter un vol de rabattement ; du fait de la fiabilité actuelle des vols, liée à l'équipement aéroportuaire (ILS), il s'agit généralement d'un risque faible, de même que pour la ponctualité.

- . La pénibilité : la rupture de charge apparaît toujours pénalisante ; elle peut cependant être considérablement réduite, par mise en jeu d'une logistique appropriée : pas de double enregistrement, transfert bord-à-bord..., d'autant que l'utilisateur voyage le plus souvent sans bagage accompagné. A l'inverse, la pénibilité du déplacement peut être amoindrie par le fait que le vol sur la liaison principale est généralement effectué en Jet pressurisé : le niveau de confort et le bruit d'un turbo-propulseur engendrent fréquemment un rejet au-delà d'une heure de vol.
- . Le tarif : il ne s'agit pas forcément d'un critère majeur, compte-tenu du caractère professionnel de la quasi-totalité des déplacements par le mode aérien en tout cas pour de petites lignes créés essentiellement pour le trafic d'affaires. La mise en place de tarifs contractés, effective ou envisageable dans la plupart des cas, permet de disposer d'une réduction de l'ordre de 15 % sur le trajet bout-en-bout par rapport à la somme des montants sur les deux tronçons. En moyenne, et du fait des niveaux tarifaires très nettement supérieurs sur les lignes régionales (en comparaison des tarifs au Km d'AIR INTER), la situation est la suivante, pour le parcours de bout-en-bout, et par rapport aux tarifs pratiqués sur la liaison principale pour laquelle un rabattement existe ou est envisageable :
  - sur-coût de 10 à 20 % pour la navette routière,
  - sur-coût d'environ 60 % pour le rabattement aérien,
  - sur-coût de 30 à 60 % pour la desserte directe.
- . La fréquence : il s'agit naturellement d'un critère moyen, mais qui, de par la nature du problème ici abordé, n'est pas discriminant, en tout cas pour les dessertes par air, compte-tenu du nombre de vols forcément limité.
- . La diffusion dans l'espace métropolitain : l'accès à un aéroport important augmente les possibilités de pouvoir atteindre d'autres destinations que Paris ; la majorité des usagers (50 à 90 %) souhaitent un accès à la capitale, ce qui peut laisser subsister une importante demande relative pour des liaisons transversales, mais :

- par nature, cette demande est toujours diffuse ; portant sur des flux peu conséquents (5.000 à 50.000/an), chacune des destinations possibles/souhaitables ne va intéresser qu'un nombre restreint de personnes (5 à 10 fois moins) ;
- l'organisation d'un rabattement, en considérant les conditions horaires qu'il doit satisfaire, ne peut guère être compatible, même sur une grosse plate-forme, avec plus de quatre ou cinq correspondances, qui de plus risquent de ne plus être les mêmes dans les deux sens, sauf à adopter des compromis préjudiciables pour la liaison principale : quatre ou cinq correspondances représentant certainement un maximum, et avec des temps d'attente qui deviennent vite importants.
- . L'offre concurrente : elle peut pré-exister à une organisation donnée, en ligne directe ou d'apport, mais il s'agit alors là quasi-exclusivement du TGV (Sud-Est et à terme Sud-Ouest), souvent compétitif en terme de coût et de délais. Plus restrictivement, la concurrence à des systèmes de rabattement est d'abord le mode individuel de pré-acheminement : l'utilisateur risque d'avoir besoin de sa voiture pour rejoindre le point de départ du système collectif ; la tentation est grande pour lui, sauf injonction forte de son employeur pour des raisons de coût et de sécurité, de poursuivre sa route jusqu'à l'aéroport de rabattement ; la qualité du réseau (auto-) routier lui assure, dans la plupart des cas, un gain de temps, même si c'est au prix d'une moindre fiabilité qui lui impose une plus grande marge de manoeuvre, dans le sens aller essentiellement.
- . Le standing : élément par nature inquantifiable, il est certain que la clientèle traditionnelle de l'avion fait référence à une image de marque typée, que les transports interurbains sont loin d'atteindre.

#### L'EXPLOITANT :

Sa rationalité le conduit à se préoccuper d'abord de son niveau d'activités et de sa rentabilité.

- . Son niveau d'activités : la survie de l'entreprise commande un maintien du niveau d'activités au minimum ; en ce sens, une ligne d'apport est toujours moins intéressante pour l'exploitant, car ne lui assurant, à elle-seule, qu'une activité de l'ordre de 2 heures par jour pour deux fréquences, alors qu'un vol direct peut représenter 4 à 8 heures quotidiennement. La desserte à escale peut être pour autant qu'elle ne comprenne pas de tronçon par trop non rentable, de ce point de vue, optimale pour l'exploitant. De plus, la quasi-obligation, par rapport à la clientèle, d'offrir des tarifs contractés, engendre une perte de recettes sur la ligne d'apport, pour laquelle il lui faut trouver un autre financement (cf infra).

- . L'optimisation de la flotte : du fait du prix des appareils, engendrant frais financiers, amortissements ou coût du leasing importants, on retrouve le même problème que précédemment, d'autant que l'activité, même faible, se concentre sur les heures de pointe et que la réutilisation aux heures creuses est d'autant plus difficile que l'appareil est stocké sur un aéroport de faible importance. En moyenne, la rotation de la flotte ne permet ainsi actuellement d'assurer quotidiennement que :

- 3 à 4 heures d'utilisation pour TAT
- 6 à 7 heures pour les compagnies régionales
- à comparer à 15 ou 16 heures aux Etats-Unis pour le même type de compagnies.

Les types d'avions disponibles ne laissent de plus pas toute latitude pour choisir un matériel conforme au volume de la demande, d'autant plus pour des compagnies de faible importance ne pouvant acquérir qu'un nombre limité d'appareils. Les modèles de 20 à 40 places, en particulier étaient pratiquement inexistantes : cette situation est modifiée par l'arrivée sur le marché de l'Embraer Brasilia et de l'ATR 42 (dans sa version minimale de 42 places).

A l'inverse, la concentration de l'activité des compagnies est un atout pour l'optimisation des rotations, tant de la flotte que du personnel, ainsi que pour les gains de productivité de l'entretien assuré sur un seul centre technique ; en ce sens, la ligne d'apport, pour autant qu'elle puisse s'effectuer dans plusieurs directions autour du même centre d'exploitation (cf Limoges) est plus favorable que la ligne directe puisque relative à des distances courtes par nature.

- . La répartition des droits de trafics : pour éviter une concurrence sur une même ligne, l'Etat reconnaît à une compagnie l'exclusivité d'exploitation sur les liaisons pour lesquelles elle a été agréée. Les droits de trafic, qui restent la propriété de l'Etat, sont octroyés pour des périodes limitées aux compagnies. Ceci implique que la situation par ligne est figée pour une période pré-définie, fonction de la pérennité supposée de la compagnie : de 1 à 3 ans pour les compagnies régionales, 10 ans pour TAT et 20 ans pour Air Inter. Le montage d'une organisation différente remet donc en cause des avantages acquis, pouvant entraîner des négociations difficiles compte tenu du nombre d'acteurs concernés et de leurs particularismes.

. La nécessité d'une coordination inter-transporteurs : la mise en place d'une ligne aérienne d'apport suppose :

- une coordination horaire, à l'origine et en phase de fonctionnement lors de toute modification de l'un des deux maillons de la chaîne,
- une intégration des éléments d'information/promotion de chacun des tronçons,
- des accords tarifaires pour la mise à disposition de l'usager de tarifs contractés.

L'expérience montre que ces éléments ne posent pas de problème particulier pour leur réalisation effective. Plus complexe apparaît, en revanche, la mise en place d'un service commun de réservation qui permette de garantir, pour tout usager empruntant la ligne d'apport, une possibilité d'accès à la ligne principale (réservation a priori d'un quota de places) : faute de cette garantie, la ligne d'apport peut avoir à refuser des clients bien avant d'être elle-même saturée.

. L'exploitation de lignes courtes : impact sur les coûts d'exploitation. Parmi les différents paramètres qui influent sur le coût d'exploitation d'une desserte aérienne, la configuration du réseau est l'un des plus importants, si l'on met à part la capacité (une exploitation avec un avion de 50 places coûte, en prix de revient rapporté au siège, le double de celle réalisée avec un avion de 300 places). L'exploitation des lignes courtes implique des coûts proportionnellement plus élevés que pour des trajets longs :

- les frais de carburant : la consommation d'un appareil varie au cours du vol ; elle est en particulier très forte en période de décollage et d'ascension, ce qui donne une consommation au km plus élevée pour des étapes courtes ;
- le poste entretien : le coût d'entretien, ramené à l'heure de vol, croît considérablement pour les vols de courte durée, du fait de l'usure du moteur et du train d'atterrissage au cours de l'atterrissage et du décollage ;
- les dépenses liées à l'étape : elles comprennent les taxes d'atterrissages, les taxes de balisage, les redevances de stockage et de manutention des bagages ; ces frais se multiplient avec le nombre de vols, qui doit lui-même être important pour assurer la rentabilité du matériel.

La dépendance vis-à-vis des subventions publiques :

Pour assurer les liaisons que les Collectivités Locales jugent nécessaires pour leurs besoins économiques et leur développement, les compagnies régionales reçoivent des subventions ; depuis l'origine celles-ci sont destinées à l'aide au démarrage durant les premières années d'exploitation, avant d'arriver théoriquement à un équilibre financier par les seules recettes du trafic.

S'il en est bien ainsi pour les subventions de la DATAR, accordées au maximum pour trois ans et pour une création exclusivement, l'historique des liaisons précédemment analysées montre que les subventions versées par les Collectivités Locales (généralement avec une répartition par tiers entre la Ville, le Département et la Chambre de Commerce et d'Industrie) sont plutôt, à offre constante, croissantes dans le temps

- 2 à 3 fois moins importantes en volume pour les lignes d'apport par rapport aux lignes directes,

- mais dans les mêmes proportions (par rapport au chiffre d'affaires) dans les deux cas.

Le point de vue d'Air Inter :

La concentration des trafics, en autorisant l'emploi de gros porteurs, permet d'offrir :

- des niveaux de fréquences intéressants,
- le confort des jets,
- des tarifs bas, grâce aux gains de productivité dégagés par les modules de grande capacité.

La compagnie nationale s'appuie en particulier sur les conclusions de l'étude du CRET (1984), démontrant que "de nombreuses entreprises préféreraient utiliser un aéroport relativement éloigné, mais présentant un niveau de qualité de service supérieur".

Comparativement aux arrêts d'exploitation, aux restructurations et aux mutations qui ont caractérisé la dernière décennie dans l'aviation régionale, Air Inter affiche une progression constante du trafic et des résultats financiers satisfaisants, ce qui la conforte dans son souhait de voir poser le problème d'une éventuelle remise en cause du réseau de l'aviation régionale par rapport au réseau d'Air Inter, tout du moins dans les principes directeurs implicitement appliqués lors de création d'exploitation nouvelle. D'une façon générale, AIR INTER considère que l'intérêt du 2ème et 3ème niveau français réside dans la complémentarité des réseaux ; elle s'efforce de le développer en accroissant des accords avec des compagnies régionales.

## LES AUTORITES LOCALES

. La répartition des compétences : la création d'une liaison régionale fait intervenir trois partenaires : la Collectivité Locale demandeuse de la ligne (et qui généralement délègue sur la C.C.I.), la Compagnie Aérienne et l'Etat. La mise en place d'un rabattement terrestre implique d'autres intervenants, dans le cadre de la LOTI et des nouvelles répartitions des compétences :

- dans le cas d'une desserte routière, le Département, autorité compétente pour l'organisation des transports non urbains, doit accorder une autorisation d'exploitation,
  
- la mise en place d'une desserte ferroviaire exige la mobilisation du Département ou de la Région pour la passation d'une convention avec la S.N.C.F. ; compte tenu des faibles volumes de trafics concernés (par rapport à ses propres flux), la S.N.C.F. ne prendra en effet jamais seule l'initiative du montage d'une telle organisation, ce qui n'exclut pas nécessairement que des usagers puissent recourir à ce mode pour un rabattement sur un aéroport. Dans cette hypothèse, il convient également de prévoir la liaison gare-aéroport, qui existe déjà dans de nombreux cas, mais sans considérations d'agencements horaires; les aéroports n'étant pratiquement jamais dans le périmètre des transports urbains (et leur desserte ne relevant, en tout état de cause, pas d'un niveau de fréquence de type urbain qui ne serait justifié pour des aéroports enregistrant un million de PAX locaux - Bordeaux, Bâle-Mulhouse, Strasbourg- que par une captation de 20 % de ces usagers et d'une partie importante du personnel de l'aéroport, ce qui est irréaliste, même pour ces cas parmi les plus favorables), la liaison gare-aéroport est du ressort du Département, qui délègue sa compétence à la C.C.I. locale.

La Multiplicité des intervenants, leurs divergences d'intérêt par nature rend très hypothétique un tel montage, qui sur le plan pratique garde un handicap fondamental lié aux multiples ruptures de charge : 3 pour l'utilisateur qui n'est pas à proximité immédiate de la gare de départ.

La motivation des Collectivités : l'existence ou le projet d'une desserte aérienne sont toujours justifiés localement par la nécessité de séduire les industriels étudiant une implantation, et donc au-delà de permettre le développement local ; dans le même ordre d'idée, mais avec une importance supposée moindre, il s'agit de favoriser des relations rapides avec la capitale, pour étendre le marché géographique des activités déjà en place. Cet argument économique, difficilement quantifiable par nature, n'est jamais étayé par une analyse locale des besoins et souhaits des industriels.

Echelle des valeurs des différentes organisations possibles : très nettement, toutes les Collectivités Locales, quelle que soit la solution qu'elles aient retenue, établissent une hiérarchie des types d'organisation ; dans l'ordre croissant de l'intérêt qu'elles leur attribuent, se trouvent :

- le rabattement routier (collectif ou individuel, avec prédominance de fait de ce dernier),
- le rabattement aérien,
- la desserte à escale,
- la ligne directe.

L'analyse de l'historique des lignes montre, de plus, que les Collectivités n'opèrent jamais, de leur propre fait, de retours en arrière progressifs par rapport à ces différents types d'organisation ; en cas de difficultés financières jugées trop importantes, et sauf initiative propre de l'exploitant, la démarche repasse systématiquement par un abandon complet de tout système collectif.

La mise en place de navettes routières est souvent jugée négativement, sauf problèmes très particuliers : coût des parkings sur l'aéroport de rabattement, promotion de l'agglomération par inscription dans les horaires officiels d'Air Inter...

Le niveau des subventions : une ligne directe requiert, au vu de l'échantillon de cas analysés, de 2 à 5 millions de francs de subventions publiques ; pour un rabattement, cette somme peut être divisée par deux ou trois. Les Collectivités, faute le plus souvent d'avoir voulu étudier complètement le problème, sur-évaluent le coût d'une desserte routière : le chiffre de 1 million de francs de subventions est souvent avancé, alors que la réalité (Castres) ou le calcul théorique conduit plutôt à une valeur moitié moindre, et ceci pour une desserte de qualité en volume et nature. Cette importance grossie de l'effort présumé de la Collectivité constitue en lui-même un argument pour repousser ce type de desserte ; à l'inverse, ne s'agit-il pas de (se) convaincre de son inintérêt relatif en le situant à des niveaux de coûts voisins de celui d'une ligne aérienne, donc dissuasifs (un service de bon niveau -de l'ordre de 5 AR quotidiens- sur une distance moyenne de 50 Km implique une charge totale - y compris amortissement du matériel de 1 million de Francs HT : 50 Km X 10 services X 250 jours X 8 F/Km ; une recette couvrant 50 % des charges n'étant pas utopique, la subvention d'équilibre s'établit alors à 500.000 F HT).

CONSIDERATIONS GENERALES :

Les diverses pratiques de rabattement : en dehors de l'organisation régulière du rabattement, il existe des pratiques plus informelles, et à la limite du cadre réglementaire : ainsi de la desserte des îles, où le rabattement s'opère depuis le continent, à la demande et pour de très faibles volumes de trafic, comme activité secondaire de certains aéro-clubs.

L'encombrement de l'espace aérien : aux heures de pointe du matin et du soir, qui sont par nature les créneaux horaires les plus rentables et donc les plus demandés (tant par les usagers que par les exploitants), les plate-formes de l'aéroport d'Orly sont à la limite de la saturation ; même si l'évolution des techniques et procédures de contrôle aérien a permis et permettra probablement encore une augmentation sensible de la capacité, le problème subsistera à court terme et crée en particulier : des attentes à l'atterrissage, des difficultés pour l'escale technique des avions des compagnies régionales, souvent effectuée en sous-traitance par des services eux-mêmes saturés. La pratique du rabattement est donc un élément positif par rapport à cette donnée, avec un risque cependant de repousser le problème sur la plate-forme de rabattement (risque néanmoins faible compte-tenu de la réserve de capacité presque partout disponible).

L'usage du train : la politique commerciale de la S.N.C.F. est claire : la prise en charge d'un usager est d'autant plus intéressante, pour elle-même, qu'elle s'effectue sur la totalité de son trajet ; de plus, les volumes de trafic concernés par un rabattement ne justifient pas à eux seuls une desserte spécifique. La mise en place d'une politique coordonnée ne peut donc être considérée que dans le cadre d'un conventionnement des services (cf supra) ; il en va de même, quoique le problème soit moins crucial économiquement, pour le montage d'opérations promotionnelles (information, tarification combinée) qui ne fait pas actuellement partie de la stratégie commerciale de la S.N.C.F., eu égard aux enjeux.



L'effet "rabattement" : par rapport à une ligne directe, les différentes sources disponibles et l'analyse des cas actuels ou passés conduisent à retenir une perte de trafic, pour un rabattement aérien imposé et par rapport à un vol direct, grossièrement de la moitié du trafic total potentiel (l'effet "fréquence" lié à la faiblesse des flux qui ne nécessitent pas plus de deux fréquences par jour, aurait un effet sensiblement équivalent, par fuite de trafic vers un aéroport plus important).

La position géographique relative de l'(éventuel) aéroport de rabattement : indépendamment de la volonté des Collectivités, chaque mode de transports recèle en propre des caractéristiques qui, techniquement, le rendent plus approprié à certains types physiques de desserte :

- La desserte routière, de par sa vitesse, est limitée aux rabattements inférieurs à 50-60 kms, dans des conditions géographiques normales, soit un temps de parcours de l'ordre d' 1 H 15 (cette distance peut être notablement différente en présence d'infrastructures autoroutières, ou à l'inverse pour des contextes accidentés) ;
- la desserte aérienne ne se conçoit guère pour des distances inférieures à 80 kms, et au-delà de 150 kms il ne s'agit plus à proprement parler de rabattement ; cet intervalle couvre un champ géographique suffisant pour être certain, compte tenu de la densité aéroportuaire métropolitaine, de pouvoir atteindre une plate-forme importante.

#### L'offre disponible à proximité

Cet élément est bien évidemment corrélé au facteur précédent ; il fait, de plus, intervenir l'importance des aéroports les plus proches : en nombre de destinations accessibles directement, en nombre de fréquences quotidiennes sur chacune des liaisons réalisées. L'optimisation des moyens, techniques et économiques, conduit, en effet, à préconiser un accès le plus large possible sur les dessertes à très haut niveau de service, en qualité et en volume, qui ne sont effectives que sur les axes principaux de la carte aérienne métropolitaine. Dès lors que le temps d'accès n'est pas disproportionné par rapport au temps de vol, la clientèle peut en effet préférer (cf étude du CRET) utiliser un aéroport relativement éloigné, mais de qualité supérieure. Cette pratique suppose néanmoins, pour les usagers en provenance de l'extérieur, que le rabattement final soit organisé sur le plan collectif, et soit de plus au niveau de l'aéroport d'arrivée ; en fréquences disponibles, en nombre de correspondances effectivement possibles sous des délais acceptables.

. Le niveau du trafic

La desserte minimale d'une liaison doit comporter deux fréquences par jour ouvré, pour permettre un aller-retour depuis chaque extrémité dans la journée, ce qui suppose environ 1.000 vols par an. La capacité minimale d'un module pour une exploitation commerciale étant de 16-20 places, la capacité minimale pour une desserte régionale se situe aux alentours de 20.000 sièges/an.

Pour un coefficient de remplissage correct (50 %), ceci implique donc un trafic annuel de 10.000 PAX au moins. L'effet "rabattement" divisant à peu près le trafic par deux, pour un transfert aérien, la situation se présente ainsi schématiquement :

- une liaison directe n'est justifiée, en général, que pour un trafic potentiel d'au moins 10.000 PAX/an ;
- une desserte par rabattement aérien trouve plus légitimement sa place dans le créneau 5-10.000 PAX/an en potentiel, soit un trafic sur la liaison d'apport de 3.000 à 5.000 PAX/an (ou plus si les conditions d'enclavement rendent la concurrence peu compétitive et donc évite une trop grande fuite de trafic) ;
- en dessous de ces seuils, la solution doit plus être recherchée dans les modes terrestres, organisés collectivement ou non.

. L'organisation optimale d'une correspondance

L'effet dissuasif, en lui-même, du rabattement et donc de l'obligation de transfert d'un mode à l'autre, peut être minimisé par la mise en place d'une organisation adéquate, en regard des contraintes inhérentes à chaque mode :

- le temps de correspondance doit être réduit ; en ce sens, 1/4 d'heure semble être le minimum possible, mais doit également constituer un objectif réaliste ;
- l'enregistrement, autant que possible, doit être réalisé en amont de la chaîne de déplacement, pour assurer le meilleur confort psychologique à l'utilisateur, et ceci quel que soit le mode utilisé en premier ;
- le transfert doit être effectué en bord-à-bord, ce qui permet, de plus, de satisfaire au mieux les deux impératifs précédents.

. Configuration du réseau autour de l'aéroport de rabattement

L'impératif de ré-emploi de l'avion effectuant des liaisons de rabattement sera d'autant mieux assuré que la configuration du réseau autour de l'aéroport nodal se prêtera à d'autres rabattements : la durée de vol est suffisamment réduite dans ce type de situation pour qu'il soit possible d'assurer parfois deux vols dans l'heure de pointe du matin ou du soir. Le niveau important de l'aéroport de rabattement est également un atout, dans ce cadre, car permettant d'envisager un autre usage pour l'appareil (vol charter, liaison européenne...) en milieu de journée.

ANNEXE :

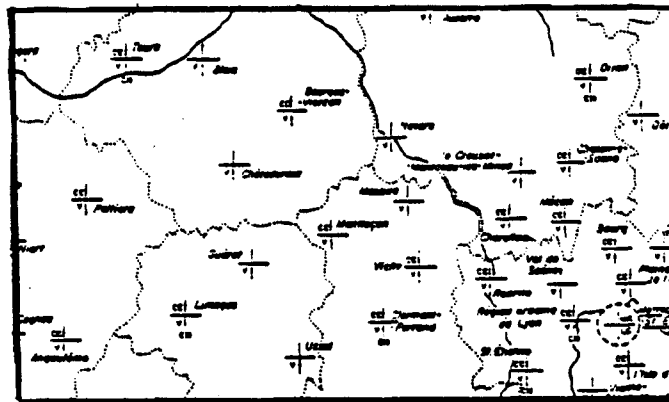
ELEMENTS CONSTITUTIFS DES MONOGRAPHIES

- Population de la ville : RGP 82 INSEE
- Agglomération : au sens INSEE
- Niveau de l'aéroport :
 

|          |  |
|----------|--|
| Classe 1 | Grands aéroports   |
| Classe 2 | Aéroports moyens   |
| Classe 3 | Aéroports intermédiaires   |
| Classe 4 | Petits aéroports (avions réguliers de 50 places ou charters de 100 places) |
| Classe 5 | Petits aéroports (avions de 10-20 places)                                  |
| Classe 6 | Aérodromes de voyages IFR  |
- Passagers : PAX locaux + PAX transit comptés une fois
- Niveau de service : en fréquence (AR) par semaine
- Tarifs : valeur billet aller plein tarif (Y) (valeur été 85)
- Prix/Km : tarif Y rapporté au Km vol d'oiseau
- Données économiques et financières : en milliers de Francs hors taxes sauf mention contraire.

LIAISON : ANGOULEME - LYON

LA SITUATION



LE CONTEXTE GENERAL

- . *Statut de la ville* Préfecture de la Charente
- . *Population de la ville* 50.000
- . *Population de l'agglomération* 103.550
- . *Desserte ferroviaire directe* vers BORDEAUX, PARIS, LIMOGES et SAINTES
- . *Desserte autoroutière* -

L'AEROPORT ANGOULEME - Brie Champniers

- . *Distance centre-ville - aéroport* 6 Km
- . *Niveau de l'aéroport* classe 6
- . *Destinations intérieures directes* 2
- . *Mouvements annuels (Janvier à Septembre 1984)* ?
- . *Equipement d'accueil* location de voitures, bar, parking gratuit
- . *Liaisons aéroport - centre-ville* taxis à la demande (pré-réservation en vol)
- . *Passagers (Janvier à Septembre 1984)*

|                |   |   |
|----------------|---|---|
| <i>locaux</i>  | : | ? |
| <i>transit</i> | : | ? |
| <i>total</i>   | : | ? |

L'AEROPORT DE RABATTEMENT LIMOGES

- . Niveau classe 3
- . Destinations intérieures directes 5
- . Mouvements annuels (Janvier à Septembre 1984) 3.666

L'OFFRE SUR LA LIAISON

- . Longueur (vol d'oiseau)
 

|                     |   |     |
|---------------------|---|-----|
| ANGOULEME - LIMOGES | : | 90  |
| ANGOULEME - LYON    | : | 380 |
- . Exploitant Compagnie Aérienne du Languedoc
- . Date d'ouverture Mai 1984
- . Date d'expiration de la Convention Avril 1987
- . Date d'expiration des droits de trafics 31.12.1986
- . Niveau de service :
 

|             |                                      |
|-------------|--------------------------------------|
| hiver 84/85 | 10/7                                 |
| été 85      | 10/7 sauf Août (Limoges-Lyon : 10/7) |
- . Positionnement des horaires (hiver)

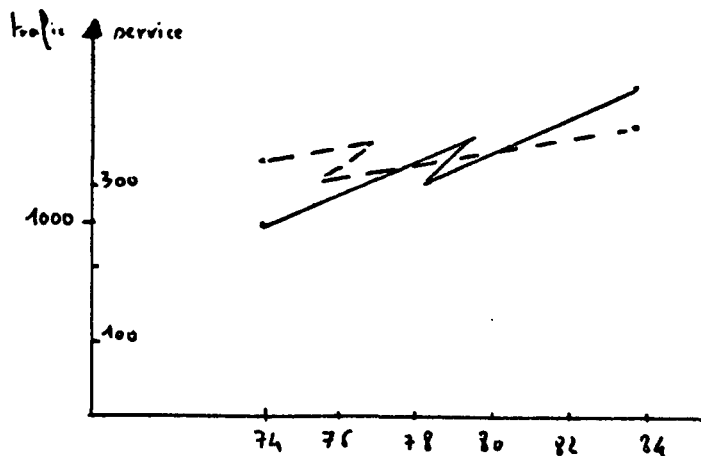
|             | Arrivée | Départ  | Durée du séjour |
|-------------|---------|---------|-----------------|
| à LYON      | 7 H 55  | 19 H 55 | 12 H 00         |
| à ANGOULEME | 9 H 40  | 18 H 00 | 8 H 20          |

- . Durée du trajet 1 H 05

- . *Matériel*                   Métro Swearingen
- . *Capacité*                   16 sièges
- . *Tarifs*                     750 (Limoges - Lyon : 693)
- . *Réductions tarifaires*    tous vols bleus  
                                  abonnement individuel et société
- . *Prix/Km*                   1,97 F
- . *Evolutions marquantes depuis la création*    service existant en 73/74  
                                  (EUROP AIR SERVICE) avec une fréquence de 10/7 sauf mois Août par Twin Otter

### LE TRAFIC

- . *Trafic annuel*           1770 (7 mois de l'année)  
                              6600 en 85 (prévisions calées sur les 7 premiers mois)
- . *Evolution*





. *Coefficient de remplissage*

| Année       | 74   | 84   | mois |      |      |      |      |      |      |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|             |      |      | 85   |      |      |      |      |      |      |
|             |      |      | 1    | 2    | 3    | 4    | 5    | 6    | 7    |
| Remplissage | 16,1 | 32,9 | 37,9 | 48,3 | 60,3 | 53,6 | 56,0 | 59,6 | 50,3 |

. *Nature du trafic*

- . Professionnel à 90 %
- . Quelques correspondances vers le Sud-Est et l'Italie du Nord
- . Equilibré par sens :

|                  |          |        |   |              |
|------------------|----------|--------|---|--------------|
| ANGOULEME → LYON | le matin | 27,1 % | } | total 53,7 % |
| LYON → ANGOULEME | le soir  | 26,6 % |   |              |
| LYON → ANGOULEME | le matin | 20,2 % | } | total 46,3 % |
| ANGOULEME → LYON | le soir  | 26,1   |   |              |

. *La concurrence ferroviaire*

|                               | Valeur | Ecart (train-avion) |
|-------------------------------|--------|---------------------|
| Nombre de trains directs/jour | 6 ★    | + 2                 |
| Temps de parcours             | 7 H 55 | + 6 H 50            |
| Prix (PT 1ère classe)         | 347 F  | - 403 F             |

★ *changement à LIMOGES*

LES DONNEES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

|   | <u>Avril 84 à Mars 85</u> | <u>Déc. 84 à Nov. 85 (prévisions<br/>calées sur les 8 premiers mois)</u> |
|---|---------------------------|--|
| . Recettes                              | 2.175                     | 3.552  |
| . Charges                               | 4.100                     | 5.651  |
| . Déficit                               | 1.925                     | 2.099  |
| . <i>Prise en charge du déficit</i>     |                           |  |
| - DATAR                                 | 770                       | 840  |
| - CCI                                   | 1.155                     | 1.259  |
| - Ville                                 | 0                         | 0  |
| - Département                           | 0                         | 0  |
| . Taux de couverture (recettes/charges) | 53 %                      | 63 %   |
| . Déficit/voyages                       | 481                       | 350  |
| . Recette moyenne par voyage            | 544                       | 592  |

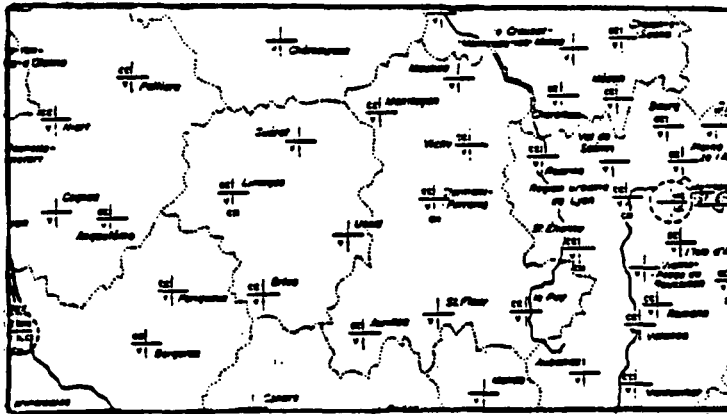
## COMMENTAIRES ET DONNEES DIVERSES

- . La ligne LYON - ANGOULEME constitue, avec la ligne ANGOULEME-PARIS, un tout indissociable :
  - dès le stade de la création commune et simultanée,
  - au début, dans l'organisation des moyens,
  - pour les concours financiers locaux à l'exploitation.
  
- . Conçue initialement pour les besoins d'une grosse entreprise de l'agglomération, la ligne faisait l'objet d'un effort modeste au démarrage :
  - parce que le trafic prévu était faible (3500 PAX/an),
  - quoique l'égale de la liaison vers PARIS dans les priorités locales, la ligne fonctionnait à coût marginal (réemploi de l'avion en milieu de journée), donc de manière commercialement peu satisfaisante.
  
- . Les résultats acquis sur PARIS ont permis de reporter des crédits et de créer les réelles conditions de réussite (+ de 6000 PAX/an) sur LYON.
  
- . A l'origine, une pré-étude démontrait que la formule la meilleure de desserte de l'aéroport d'ANGOULEME consistait en une liaison de rabattement sur LIMOGES, solution que la DRAC, AIR-LIMOUSIN et AIR-INTER, ont tenté de promouvoir. Si l'organisation finalement retenue n'est pas celle-ci, il faut sans doute en rechercher les causes :
  - dans la maladresse d'AIR LIMOUSIN au cours des négociations préliminaires,
  - dans la volonté politique de se dégager de la "tutelle" de LIMOGES, jugée pesante en d'autres domaines.

Aujourd'hui, la remise en cause des deux lignes au départ n'est absolument pas envisageable, en particulier parce que les résultats dépassent très nettement les prévisions (volontairement pessimistes).

Certains pensent que la solution idéale, prenant en compte en particulier cette situation acquise, pourrait être la mise en place d'une desserte ANGOULEME-LYON avec escale à LIMOGES, ANGOULEME étant tête de ligne. La plus économique, cette organisation, compromis entre la ligne directe et le rabattement, poserait le problème des droits de trafics.

LIAISON : AURILLAC - PARIS

LA SITUATIONLE CONTEXTE GENERAL

- . *Statut de la ville* Préfecture du Cantal
- . *Population de la ville* 33.000
- . *Population de l'agglomération* 33.000
- . *Desserte ferroviaire directe* vers BRIVE, CLERMONT-FERRAND, TOULOUSE
- . *Desserte autoroutière* -

L'AEROPORT

AURILLAC - Tronquières

- . *Distance centre-ville - aéroport* 3 Km
- . *Niveau de l'aéroport* classe 5
- . *Destinations intérieures directes* 1
- . *Mouvements annuels (Janvier à Septembre 1984)* 717
- . *Equipement d'accueil* parking gratuit, location de voiture
- . *Liaisons aéroport - centre-ville* taxis à la demande
- . *Passagers (Janvier à Septembre 1984)*

|                |          |
|----------------|----------|
| <i>locaux</i>  | : 10.452 |
| <i>transit</i> | : 104    |
| <i>total</i>   | : 10.556 |

L'AEROPORT DE RABATTEMENTCLERMONT-FERRANDLIMOGES

|   |          |          |
|---|----------|----------|
| . Niveau  | classe 3 | classe 3 |
| . Destinations intérieures directes             | 6        | 6        |
| . Mouvements annuels (Janvier à Septembre 1984) | 5.776    | 3.666    |

L'OFFRE SUR LA LIAISON

- . Longueur (vol d'oiseau)
 

|                             |     |
|-----------------------------|-----|
| AURILLAC - PARIS            | 425 |
| AURILLAC - CLERMONT-FERRAND | 110 |
| AURILLAC - LIMOGES          | 130 |
- . Exploitant AIR LIMOUSIN
- . Date d'ouverture 1976
- . Date d'expiration de la Convention Mai 1987
- . Date d'expiration des droits de trafics Décembre 1985
- . Niveau de service :
 

|             |      |                         |
|-------------|------|-------------------------|
| hiver 84/85 | 10/7 | (Clermont-Paris : 17/7) |
| été 85      | 10/7 | (Limoges-Paris : 10/7)  |
- . Positionnement des horaires (hiver)

|            | Arrivée | Départ | Durée du séjour |
|------------|---------|--------|-----------------|
| à PARIS    | 8H20    | 19H30  | 11H10           |
| à AURILLAC | 10H35   | 17H20  | 6H45            |

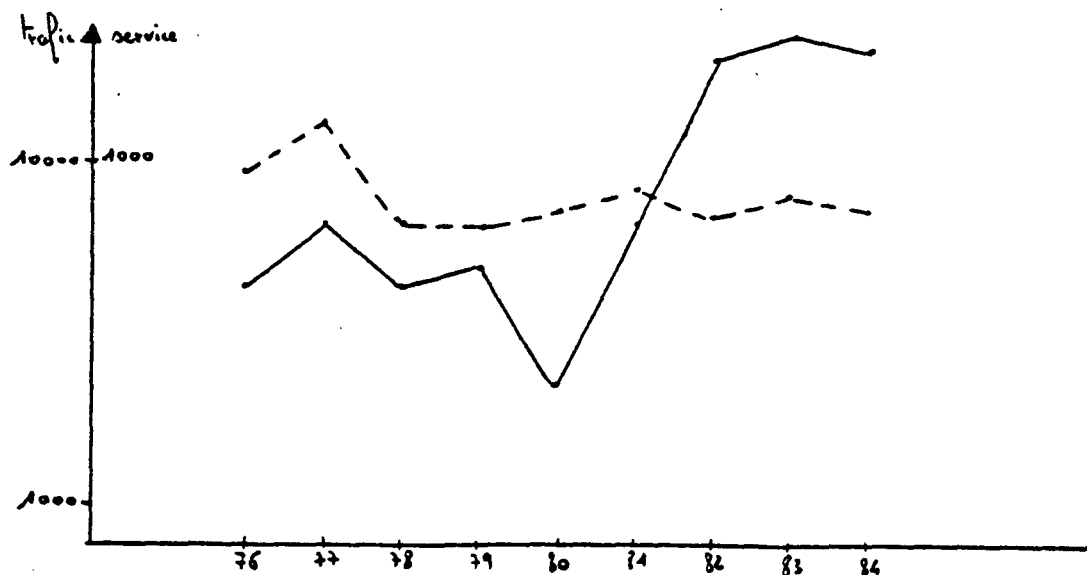
- . Durée du trajet 1 H 35

- . *Matériel* Nord 262
- . *Capacité* 29
- . *Tarifs* 888 (Clermont-Paris : 600  
Limoges-Paris : 615)
- . *Réductions tarifaires* 9 vols bleus } sur 20  
8 vols blancs }
- . *Prix/Km* 2,09

- . *Evolutions marquantes depuis la création* Fréquence variant de 10/7 à 14/7
  - UAR (Air Rouergue) jusqu'au 1.04.1979
  - puis Air-Alpes jusqu'au 1.04.1981
  - puis TAT jusqu'au 1.11.1983
  - puis affrètement TAT à Air Limousin jusqu'en Novembre 1984
  - puis Air Limousin desserte en Beech 99 jusqu'en Mai 1982

### LE TRAFIC

- . *Trafic annuel* 12.700
- . *Evolution*



. Coefficient de remplissage : 46 %

| Période                       | 76 à 81 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 (estimation) |
|-------------------------------|---------|------|------|------|-------------------|
| Nombre moyen de passagers/vol | 8-10    | 15,5 | 15   | 14,9 | 12,4              |

. *Nature du trafic*

|   |                         |                          |
|---|-------------------------|--------------------------|
| } | passagers plein tarif : | 33 %                     |
|   | passagers tarif YA :    | 47 % (y compris abonnés) |
|   | passagers tarif YB :    | 15 %                     |
|   | passagers gratuits :    | 5 %                      |
| } | vols du matin :         | 40 %                     |
|   | vols du soir :          | 60 %                     |

. *La concurrence ferroviaire*

|                                     | Valeur    | Ecart (train-avion) |
|-------------------------------------|-----------|---------------------|
| Nombre de trains directs/jour ouvré | 2 (nuits) | - 1                 |
| Durée moyenne du parcours           | 7 H 50    | + 6 H 15            |
| Prix (PT 1ère classe)               | 389 F     | - 499 F             |

LES DONNEES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

. *Recettes* 6.000

. *Charges* 11.000

. *Déficit* 5.000

. *Prise en charge du déficit*

|             |   |                       |
|-------------|---|-----------------------|
| CCI         | } | Répartition par tiers |
| Ville       |   |                       |
| Département |   |                       |

. *Taux de couverture (recettes/charges)* 54,5

. *Déficit/voyages* 394 F

. *Recette moyenne par voyage* 473 F



### COMMENTAIRES ET DONNEES DIVERSES

- . AURILLAC est une agglomération enclavée, et son accès terrestre est objectivement difficile (8 heures pour AURILLAC-PARIS par train, pas de train direct de jour), infrastructure routière mauvaise entre AURILLAC et CLERMONT-FERRAND, d'usage hasardeux en hiver .
- . La desserte aérienne est, en conséquence, unanimement reconnue comme nécessaire.
- . La possibilité d'un rabattement est perçue localement, très négativement : ce type d'organisation avait existé il y a une quinzaine d'années (sur LIMOGES), mais avait été rapidement supprimé (trafic faible et fiabilité du service très soumise aux conditions météorologiques, difficiles sur la Région).
- . L'exploitant (AIR LIMOUSIN) n'est pas, lui, opposé à ce rabattement, pour lequel il se dit dans les principes, très favorable, d'une manière générale.
- . Ses contraintes d'exploitation le pousseraient, dans cette hypothèse, à préférer LIMOGES comme aéroport de rabattement, même si commercialement la prédominance de CLERMONT-FERRAND est sans conteste.
- . La saturation sur CLERMONT-FERRAND paraissant atteinte, l'organisation d'une ligne d'apport ne semble intéressante que pour autant que le trafic supplémentaire engendré permette un changement de capacité sur la ligne, ce qui ne pourrait apparemment être le cas que dans l'hypothèse où la ligne du PUY (très comparable dans toutes ses composantes à celle d'AURILLAC) deviendrait également une ligne en rabattement sur CLERMONT-FERRAND.
- . La croissance du trafic, jusqu'en 1983, avait laissé espérer une exploitation sans déficit, moyennant une politique tarifaire volontariste, vers la fin des années 90 ; la toute dernière période incite à plus de prudence, mais les autorités locales et consulaires apparaissent décidées à poursuivre l'exploitation de la ligne directe avec des montants de subvention qui pourraient décroître (amortissement de l'appareil venant diminuer les coûts d'exploitation d'environ 10 %).



L'AEROPORT DE RABATTEMENT

LYON - SATOLAS

- . Niveau classe 1
- . Destinations intérieures directes 25
- . Mouvements annuels (Janvier à Septembre 1984) 35.673

L'OFFRE SUR LA LIAISON

- . Longueur (vol d'oiseau)
 

|                 |     |
|-----------------|-----|
| AVIGNON - LYON  | 200 |
| AVIGNON - PARIS | 575 |
- . Exploitant
 

|                |           |
|----------------|-----------|
| AVIGNON - LYON | Air Jet   |
| LYON - PARIS   | Air Inter |
- . Date d'ouverture 6.09.1982
- . Date d'expiration de la Convention 31.3.1986
- . Date d'expiration des droits de trafics 31.3.1986
- . Niveau de service :
 

|             |                           |
|-------------|---------------------------|
| hiver 84/85 | 10/7                      |
| été 85      | 10/7. (Lyon-Paris : 50/7) |
- . Positionnement des horaires (hiver)

|            | arrivée | départ  | durée du séjour |
|------------|---------|---------|-----------------|
| à PARIS    | 8 H 00  | 19 H 45 | 11 H 45         |
| à LYON     | 6 H 50  | 20 H 50 | 14 H 00         |
| en AVIGNON | 10 H 35 | 18 H 10 | 7 H 45          |

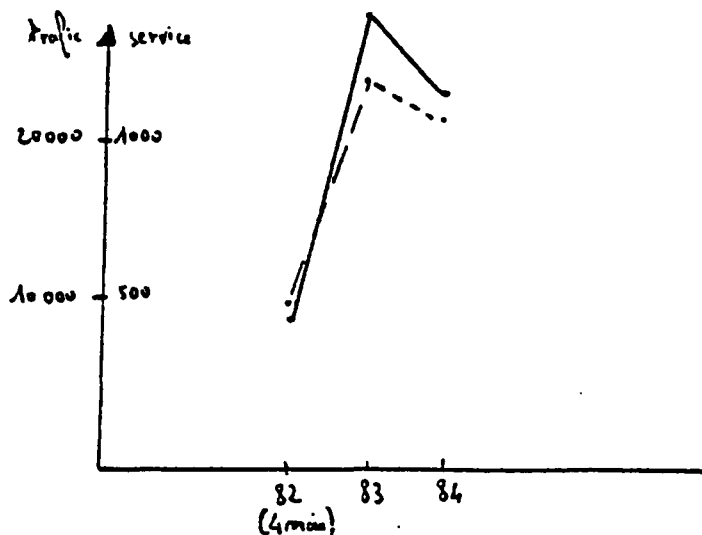
- . Durée du trajet
 

|                  |                 |
|------------------|-----------------|
| AVIGNON - LYON   | 45 '            |
| AVIGNON - PARIS  | 1 H 50          |
| AVIGNON - LILLE  | 3 H 50          |
| AVIGNON - NANTES | 2 H 05 à 3 H 35 |

- Matériel* AVIGNON - LYON : Fokker 27  
 LYON - PARIS : Airbus - Mercure - Super Caravelle
- Capacité* 48 sièges
- Tarifs* AVIGNON - LYON 425  
 AVIGNON - PARIS 725 (tarif contracté)
- Réductions tarifaires* vols blancs et bleus  
 tarifs contractés avec Air Inter, TAT, CAL  
 Brit'Air et Air Littoral
- Prix/Km* AVIGNON - LYON : 2,12  
 AVIGNON - PARIS 1,26
- Evolutions marquantes depuis la création*

## LE TRAFIC

- Trafic annuel* 22.270 sur AVIGNON - LYON
- Evolution*



## . Coefficient de remplissage

|                            | 82<br>a/c Septembre | 83     | 84     |
|----------------------------|---------------------|--------|--------|
| Nombre de passagers        | 9.200               | 26.800 | 22.270 |
| Nombre de vols             | 419                 | 1.079  | 906    |
| Coefficient de remplissage | 44,8                | 50,4   | 50,1   |

## . Nature du trafic

| Destinations ou origines du déplacement |       |       |        |        |            |           |
|---|-------|-------|--------|--------|------------|-----------|
|   | PARIS | LILLE | NANTES | LYON * | STRASBOURG | Autres ** |
| Année                                   |       |       |        |        |            |           |
| 82                                      | 73,2  | 8,4   | 4,4    | 5,3    | 3,5        | 4,2       |
| 83                                      | 65,1  | 13,8  | 4,6    | 5,1    | 4,4        | 7,0       |
| 84                                      | 60,9  | 15,0  | 8,5    | 4,5    | 3,9        | 7,2       |
| 85<br>(1er semestre)                    | 56,1  | 15,8  | 9,8    | 5,3    | 4,0        | 9,0       |

\* y compris international

\*\* LIMOGES, RENNES, METZ, TOURS, POITIERS...  
par ordre décroissant

## . La concurrence ferroviaire

|                               | Valeur                                     | Ecart (train - avion) |
|-------------------------------|--|-----------------------|
| Nombre de trains directs/jour | TGV : 22<br>(autres 4)                     | + 18                  |
| Durée moyenne de parcours     | TGV : 3 H 50<br>(autres 6 H30<br>à 7 H 30) | + 2 H                 |
| Prix (PT 1ère classe)         | 473 F                                      | - 252 F               |

LES DONNEES ECONOMIQUES ET FINANCIERES (année fiscale : 1.04.1984 / 31.03.1985)

|  |   |
|--|---|
| . <i>Recettes</i>                                  | 6.700 mF  |
| . <i>Charges</i>                                   | 11.000 mF   |
| . <i>Déficit</i>                                   | 4.300 mF  |
| . <i>Prise en charge du déficit</i> (même période) |   |
| - CCI :  | 300 mF  |
| - Air Inter :                                      | 3.100 mF (dont 1.300 mF au titre de la contribution commerciale et technique) |
| - Air Jet :  | 900 mF.   |

En 1985, les autorités consulaires et locales participeront respectivement pour :

|        |                     |
|--------|---------------------|
| 400 mF | pour la CCI         |
| 80 mF  | pour la Ville       |
| 300 mF | pour le Département |

|  |                       |
|--|-----------------------|
| . <i>Taux de couverture (recettes/charges)</i> | 60,9 %                |
| . <i>Déficit/voyages</i>                       | 193 F                 |
| . <i>Recette moyenne par voyage</i>            | AVIGNON - LYON 282 F  |
|  | AVIGNON - PARIS 600 F |

## COMMENTAIRES ET DONNEES DIVERSES

- Une ligne ayant un potentiel de trafic (toutes sources concordantes)

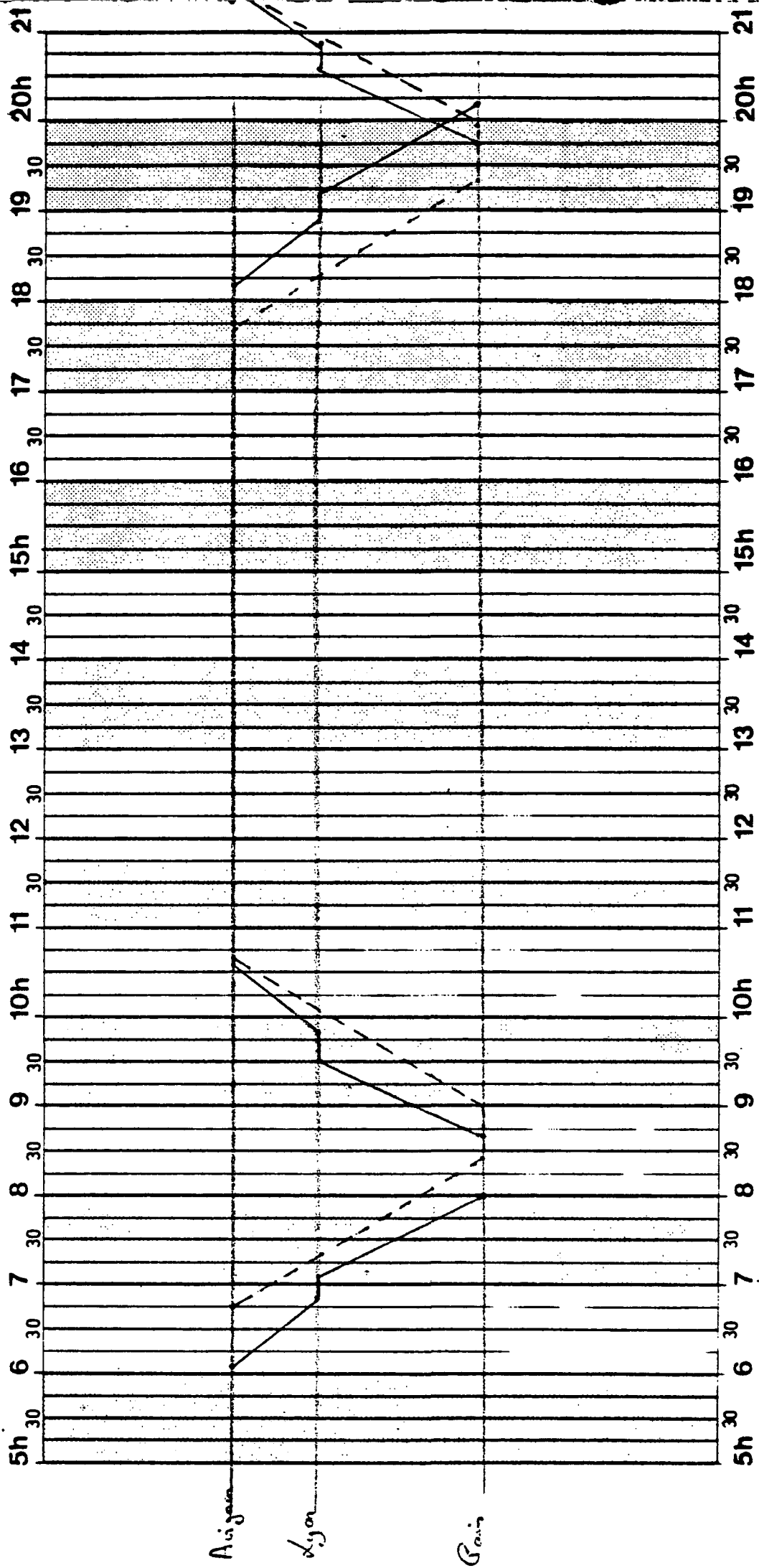
|          | Potentiel maximal | Trafic possible selon fréquence | exploitation par turbo-propulseur |
|----------|-------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| PAX / an | 100.000           | 50.000                          | < 40.000                          |

- Ce trafic existe effectivement, semble-t-il, mais les 4/5ème passent par MARSEILLE. Le rabattement imposé par LYON expliquerait ainsi une perte de la moitié du trafic ; l'effet "fréquence" serait équivalent, et l'effet "turbo-propulseur" beaucoup plus atténué (moins 20 %).
- La concurrence du TGV est également forte dans la situation actuelle : la liaison de centre-ville à centre-ville entre AVIGNON et PARIS est équivalente (3H00) en passant par MARSEILLE ou LYON ; les tarifs sont rigoureusement semblables ; le train offre :
  - un temps de parcours supérieur de 30 %,
  - un tarif inférieur de 30 % environ,
 (le premier critère apparaît plus important, en défaveur du train donc).
- Une ligne aérienne qui sert beaucoup (45 %), et de plus en plus, au trafic transversal.
- Paradoxalement, la Collectivité Locale souhaite mettre en place une ligne directe, que seules les contraintes techniques (allongement nécessaire de la piste) et administratives (opposition présumée forte d'AIR INTER au CSAM) ont empêché d'envisager. La solution actuelle est perçue comme pis-aller, peu coûteux. La Collectivité se dit prête à payer beaucoup plus chère (en investissement sur l'aérodrome et en subvention de fonctionnement) pour avoir une desserte :
  - ne lésant pas les passagers effectuant des liaisons transversales via LYON, puisque les destinations (LILLE, NANTES, STRASBOURG...) sont également accessibles depuis PARIS, sans rebroussement dissuasif ;
  - mais surtout pouvant faire gagner environ 40 minutes sur le parcours AVIGNON - PARIS pour les passagers passant aujourd'hui par LYON ou MARSEILLE (la solution ligne directe serait nécessairement -point de vue local- effectuée en jet sous peine de perdre tout le bénéfice d'une telle opération).

- . Au plan, de l'organisation de la correspondance, tant du point de vue :
- tarifaire (contraction avec la quasi-totalité des destinations),
  - horaires (15 minutes de correspondance apparaît un minimum), chacun s'accorde à penser que l'opération a atteint un optimum ; ses limites ne sont donc pas contournables, car provenant du principe même du rabattement.





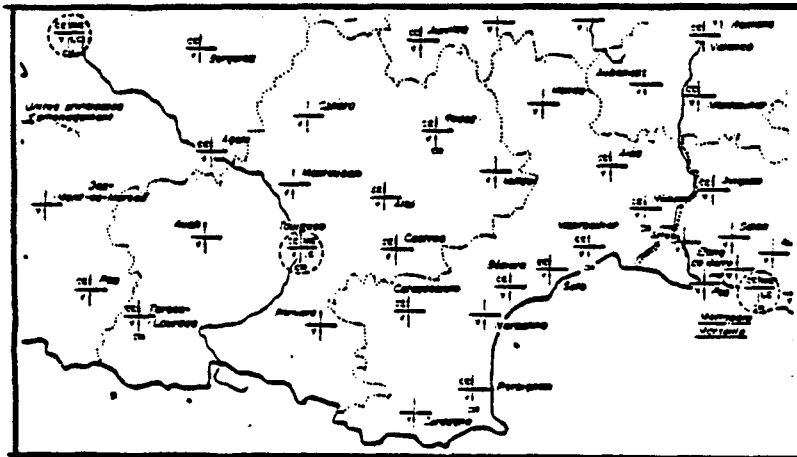


— situation existante

- - - projet ébauché

LIAISON : CASTRES / MAZAMET - PARIS

LA SITUATION



LE CONTEXTE GENERAL

- . Statut de la ville
- . Population de la ville
- . Population de l'agglomération
- . Desserte ferroviaire directe
- . Desserte autoroutière

|  | CASTRES                               | MAZAMET      |
|--|---------------------------------------|--------------|
|  | Sous-Préfecture du Tarn - 46.900 hab. | -            |
|  | -                                     | -            |
|  | vers TOULOUSE                         | vers CASTRES |
|  | -                                     | -            |

L'AEROPORT

Sans objet : aéroport en projet

- . Distance centre-ville - aéroport
- . Niveau de l'aéroport
- . Destinations intérieures directes
- . Mouvements annuels (Janvier à Septembre 1984)
- . Equipement d'accueil
- . Liaisons aéroport - centre-ville
- . Passagers (Janvier à Septembre 1984)

Locaux :  
transit :  
total :

L'AEROPORT DE RABATTEMENT

TOULOUSE - BLAGNAC

- . Niveau 1
- . Destinations intérieures directes 7
- . Mouvements annuels (Janvier à Septembre 1984) 15730

L'OFFRE SUR LA LIAISON

- . Longueur (vol d'oiseau)
 

|                    |     |
|--------------------|-----|
| CASTRES - TOULOUSE | 60  |
| MAZAMET - TOULOUSE | 76  |
| CASTRES - PARIS    | 580 |
| MAZAMET - PARIS    | 585 |
- . Exploitant AIR INTER  
sur TOULOUSE - PARIS
- . Date d'ouverture Projet d'ouverture d'une desserte routière de rabattement  
CASTRES - TOULOUSE pour le printemps 1986
- . Date d'expiration de la Convention
- . Date d'expiration des droits de trafics
- . Niveau de service :
 

|                         |   |                         |
|-------------------------|---|-------------------------|
| hiver 84/85             | ( | 5 allers-retours / jour |
| été 85                  |   |                         |
| (Toulouse-Paris : 68/7) |   |                         |
- . Positionnement des horaires (hiver)  
volonté de favoriser plusieurs destinations :
  - PARIS (ORLY et CDG)
  - NICE
  - LYON
- . Durée du trajet
 

|                    |        |  |
|--------------------|--------|--|
| CASTRES - TOULOUSE | 1 H 45 | (temps de parcours + embarquement à bord à TOULOUSE) |
| CASTRES - PARIS    | 2 H 55 |  |

- . *Matériel*
  
- . *Capacité*
  
- . *Tarifs*            120 F aller CASTRES - BLAGNAC  
                          (Toulouse-Paris : 690)
  
- . *Réductions tarifaires*            abonnement  
  tarif groupe
  
  
- . *Prix/Km*            2,00 F
  
  
- . *Evolutions marquantes depuis la création*

#### LE TRAFIC

- . *Trafic annuel*            9000 PAX / an / prévisions
  
- . *Evolution*

- . *Coefficient de remplissage*  
prévisions : 4 passagers / service

- . *Nature du trafic*

#### LA CONCURRENCE FERROVIAIRE

|                               | Valeur | Ecart (train-avion) |
|-------------------------------|--------|---------------------|
| Nombre de trains directs/jour | 6*     |                     |
| Temps de parcours             | 7H55   |                     |
| Prix (PT 1ère classe)         | 504 F  |                     |

\* *changement à TOULOUSE*

LES DONNEES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

- . *Recettes*
  - . *Charges*
- } non communiqué (appel d'offres en cours)
- . *Déficit* inférieur à 500.000 F  
équilibre escompté dès la 2ème ou 3ème année d'exploitation
  - . *Prise en charge du déficit*  
Pour moitié entre la Ville de CASTRES et la CCI ;  
Le Comité d'Expansion du Sud du Tarn participe en nature (mise à disposition d'un cadre, d'un secrétariat, de moyens...) ;  
Aspects techniques et organisationnels pris en charge partiellement par AIR INTER (sécurité, enregistrement, promotion du service...).
  - . *Taux de couverture (recettes/charges)*
  - . *Déficit/voyages*
  - . *Recette moyenne par voyage*

## COMMENTAIRES ET DONNEES DIVERSES

Observant le trafic routier quotidien entre TOULOUSE-BLAGNAC et CASTRES (+ de 15 voitures en moyenne), le Comité d'Expansion du Sud du Tarn et la Chambre de Commerce étudiaient depuis une dizaine d'années le problème de la desserte aérienne de CASTRES-MAZAMET. La première démarche orientait la recherche d'un site pour la création d'un aéroport ; le site de Réalmont, entre ALBI et CASTRES avait été fortement encouragé par la DRAC Sud-Ouest, mais des antagonismes locaux avaient conduit le Conseil Général à statuer sur le développement séparé des dessertes aériennes sur CASTRES et ALBI, en gardant cependant en objectif final déclaré la création d'un aéroport départemental commun. Faute d'avoir gelé les terrains, le site est maintenant condamné, et il reste peu d'espoir de trouver entre ALBI et CASTRES un nouveau site.

Actuellement une association ("Aéro-Tarn-Sud") examine la faisabilité d'une implantation à FREICHVILLE (8 Km de CASTRES). Cette plate-forme, selon l'opinion exprimée par cette association (qui regroupe la ville, la CCI et le Comité d'Expansion) devrait être réservée aux activités aéroclubs, aviation d'affaires, et mini-charters (20 places), à l'exclusion donc de toute activité commerciale régulière.

Parallèlement, et pour pallier la carence de liaisons aériennes vers PARIS, cette association a étudié, avec l'assistance technique d'AIR INTER en particulier, la création d'une desserte routière de rabattement vers TOULOUSE-BLAGNAC (préférentiellement, de manière évidente, à ALBI pourtant plus proche, mais aux tarifs plus élevés, et offrant une seule destination avec beaucoup moins de fréquences).

Prenant le contre-pied de ce qui peut exister en la matière aujourd'hui, la desserte sera ambitieuse en qualité et en volume :

- 5 AR par jour ouvré,
- standing élevé (image de marque AIR INTER),
- soins apportés au transfert (en particulier, la navette partira 1H45 avant le décollage de l'avion, soit guère plus de 10 minutes de plus qu'en voiture grâce aux gains de temps réalisés sur l'enregistrement),
- destinations multiples (PARIS Orly et CDG, NICE et LYON).

Malgré cela, l'association (qui sera propriétaire des 2 bus et les mettra à disposition d'un transporteur prochainement choisi sur appel d'offres), table sur un équilibre d'exploitation atteint dès la deuxième ou troisième année.

Localement, cette action est cependant considérée comme un pis-aller, consécutif à l'absence d'aéroport. En effet :

- le tissu industriel de CASTRES est très diversifié et tourné vers l'exportation, au-delà de l'Europe ; les clients commencent à déplorer très fortement

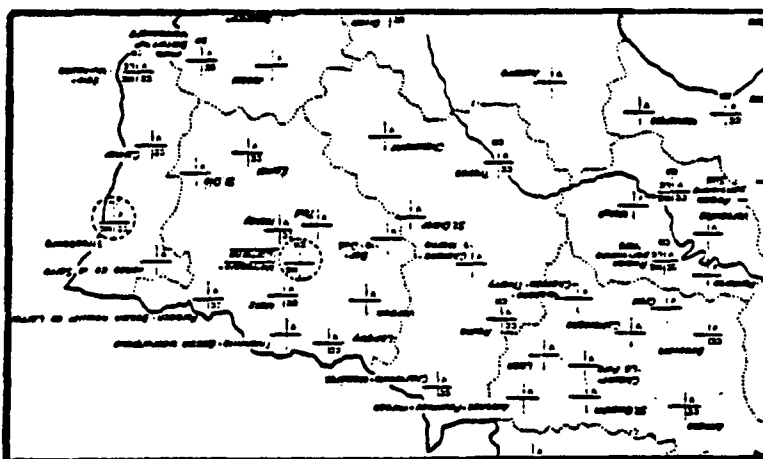


l'absence de liaisons aériennes depuis PARIS, ce qui oblige les Castrais à les rencontrer à PARIS, et conforte donc la demande locale pour une ligne ;

- La route CASTRES - TOULOUSE - BLAGNAC est en mauvais état, la traversée de TOULOUSE difficile, et pour longtemps encore probablement (aussi bien pour les voitures individuelles que pour les bus) ;
- Inversement, l'aéroport de TOULOUSE - BLAGNAC, par son importance, est irremplaçable, ce qui motive ce lancement d'une desserte collective par route.

MAZAMET est, dans l'immédiat, exclue de cette action ; un raccrochage est toujours possible ; de plus, la position géographique de départ des cars est située en direction de MAZAMET, ce qui pourrait favoriser d'éventuels rabattements individuels (parkings gratuits).

LIAISON : COLMAR - PARIS

LA SITUATIONLE CONTEXTE GENERAL

- . Statut de la ville Préfecture du Haut-Rhin
- . Population de la ville 63.700
- . Population de l'agglomération 82.500
- . Desserte ferroviaire directe vers LYON et STRASBOURG
- . Desserte autoroutière voie rapide vers MULHOUSE et STRASBOURG

L'AEROPORT COLMAR - Houssen

- . Distance centre-ville - aéroport 4 Km
- . Niveau de l'aéroport 4
- . Destinations intérieures directes 2
- . Mouvements annuels (Janvier à Septembre 1984) 93
- . Equipement d'accueil hôtel-restaurant, location de voitures
- . Liaisons aéroport - centre-ville taxi à la demande
- . Passagers (Janvier à Septembre 1984)
  - locaux :
  - transit :
  - total :

L'AEROPORT DE RABATTEMENT

|   | MULHOUSE-BALE | STRASBOURG |
|---|---------------|------------|
| . Niveau  | 2             | 2          |
| . Destinations intérieures directes             | 3             | 5          |
| . Mouvements annuels (Janvier à Septembre 1984) | 22.440        | 10.620     |

L'OFFRE SUR LA LIAISON

- . Longueur (vol d'oiseau) COLMAR - PARIS 380  
COLMAR - MULHOUSE ou STRASBOURG 50
- . Exploitant TAT sur COLMAR - METZ - PARIS  
AIR INTER sur MULHOUSE-PARIS et STRASBOURG-PARIS
- . Date d'ouverture 1974
- . Date d'expiration de la Convention
- . Date d'expiration des droits de trafics
- . Niveau de service :
 

|             | COLMAR-PARIS | MULHOUSE-PARIS            | STRASBOURG-PARIS               |
|-------------|--------------|---------------------------|--------------------------------|
| hiver 84/85 | 10/7         | 28/7                      | 42/7                           |
| été 85      | 10/7         | 14 à 19/7<br>sf Août 11/7 | 36/7<br>(Juillet/Août<br>26/7) |
- . Positionnement des horaires (hiver) COLMAR - PARIS

|          | Arrivée | Départ  | Durée de séjour |
|----------|---------|---------|-----------------|
| à COLMAR | 10 H 45 | 17 H 25 | 6 H 40          |
| à PARIS  | 8 H 10  | 20 H 00 | 11 H 50         |

- . Durée du trajet 1 H 45 à 1 H 55

- . *Matériel* Fairchild 227 B
- . *Capacité* 48 sièges
- . *Tarifs*

|                  |     |
|------------------|-----|
| COLMAR - PARIS   | 900 |
| MULHOUSE - PARIS | 690 |
| STRASBOURG-PARIS | 575 |

- . *Réductions tarifaires*

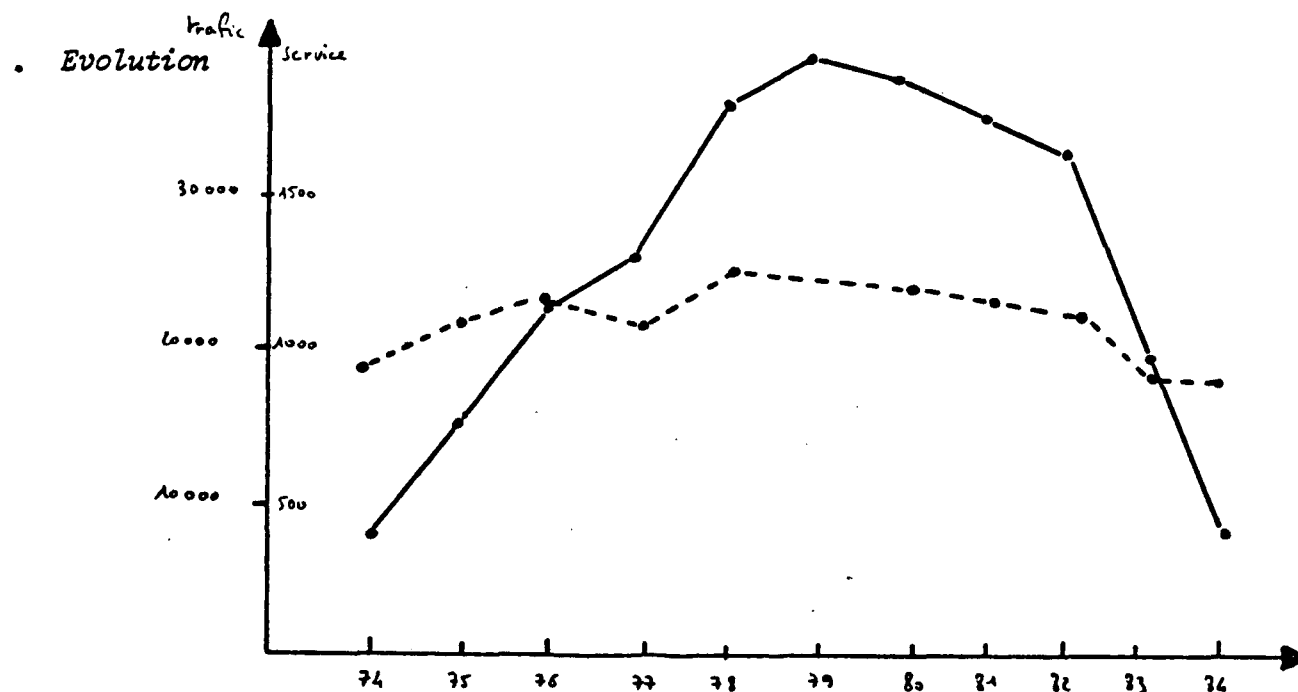
- . *Prix/Km*

|                  |      |
|------------------|------|
| COLMAR - PARIS   | 2,37 |
| MULHOUSE - PARIS | 1,72 |
| STRASBOURG-PARIS | 1,43 |

- . *Evolutions marquantes depuis la création*  
Exploitation par Air Alsace de 74 à 82 (Août)

### LE TRAFIC

- . *Trafic annuel* 7.600



. Coefficient de remplissage (sur le seul tronçon COLMAR - METZ)

|                            | 74   | 75   | 76   | 77   | 78   | 79   | 80   | 81   | 82   | 83   | 84   |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| passagers/vols             | 9,3  | 13,5 | 20,7 | 23,8 | 24,7 | 29,2 | 27,8 | 25,9 | 27,1 | 23,8 | 10,0 |
| coefficient de remplissage | 21,1 | 30,6 | 47,1 | 54,1 | 56,1 | 66,4 | 63,2 | 59,1 | 61,6 | 49,7 | 20,9 |

la ligne devient à escale  
et la capacité passe de  
44 à 48 sièges

. Nature du trafic répartition entre les tronçons METZ-COLMAR et METZ-PARIS

| Coefficient de remplissage | 1er semestre 84 | 1er semestre 85 | Evolution |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------|
| PARIS-METZ seul            | 50              | 59              | + 18,7 %  |
| METZ-COLMAR (PARIS)        | 22              | 13              | - 37,0 %  |
| PARIS-METZ cumulé          | 72              | 72              | + 0,4 %   |

. La concurrence ferroviaire.

|                                   | Valeur   | Ecart (train-avion) |
|-----------------------------------|--|---------------------|
| Nombre de trains directs par jour | 3<br>(32 avec changement à MULHOUSE ou STRASBOURG) | - 1                 |
| Temps de parcours                 | 4H50 à 5H20  | + 3H05              |
| Prix (PT 1ère classe)             | 365 F  | - 535 F             |

LES DONNEES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

- . *Recettes*
  - . *Charges*
  - . *Déficit*
- } non communiqués
- . *Prise en charge du déficit* pas de participations locales
  
  - . *Taux de couverture (recettes/charges)*
  - . *Déficit/voyages*
  - . *Recette moyenne par voyage*

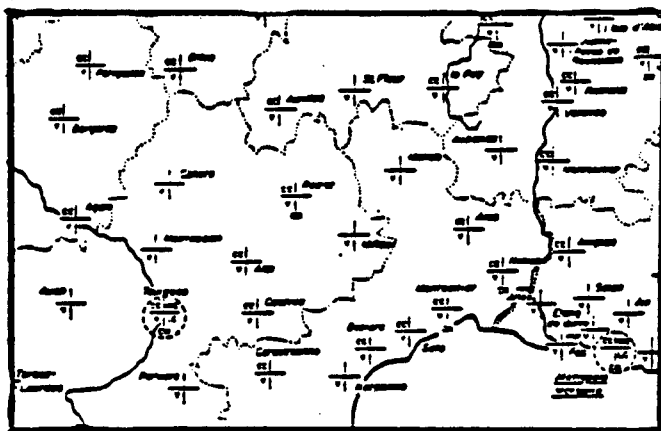
## COMMENTAIRES ET DONNEES DIVERSES

- . Le potentiel de la ligne est estimé, en hypothèse haute, à 52.000 PAX/an ; plus probablement, une estimation raisonnable serait de 44.000 PAX/an du fait des fréquences forcément faibles (en 1979, le trafic avait d'ailleurs atteint la valeur de 40.000 PAX).
- . Le trafic réel a constamment diminué depuis, avec un effondrement brutal à partir de 1982, date du remplacement d'AIR ALSACE par TAT et des modifications consécutives des données de l'offre :
  - mise en place d'une desserte à escale (perte de temps : 35 minutes),
  - passage d'une exploitation en jet à des services effectués par turbo-réacteur,
  - très forte croissance du prix, à offre quasi-constante en volume.
- . La preuve des pratiques effectives de substitution, par rabattement individuel sur les aéroports les plus proches, est attestée par l'analyse de l'usage de la ligne : celle-ci est utilisée à 85 % par des parisiens, les locaux connaissant mieux les autres possibilités d'accès à PARIS, et disposant de leur véhicule sur place.
- . Un élément exogène est encore venu s'ajouter à ces facteurs défavorables : l'ouverture à la même date des voies rapides entre COLMAR d'une part et STRASBOURG et MULHOUSE respectivement.
- . L'aéroport de rabattement (déjà effectif en mode individuel, ou à choisir pour un éventuel rabattement collectif) serait très nettement STRASBOURG, compte-tenu :
  - de la position respective des aéroports de MULHOUSE et STRASBOURG par rapport à l'agglomération de COLMAR,
  - des tarifs plus bas pratiqués au départ de STRASBOURG (-17 % environ) par rapport à MULHOUSE (influence sur cet aéroport des tarifs de la Swissair),
  - de la qualité et du nombre de destinations accessibles directement, supérieurs depuis STRASBOURG.
- . Le rétablissement de la ligne directe est un voeu exprimé par les autorités consulaires, sans grande conviction cependant, dans la mesure où la volonté locale de participations financières est très réduite, suite aux avatars de l'expérience d'AIR ALSACE ; sans exclure totalement la possibilité de subventions, les Collectivités ne s'engageront, de manière très réduite, que pour une ligne directe.

- . En particulier, l'organisation de rabattements collectifs n'est pas du tout prévue, compte-tenu de son coût probable et de la faiblesse du trafic intéressé.
- . Tout laisse présager un avenir très limité dans le temps pour cette desserte, et localement, personne ne s'aventure à penser ce que pourrait être la ligne au-delà du programme d'hiver 1985/1986.
- . Le seul élément favorable est la bonne tenue (au vu des statistiques de trafic exclusivement) de l'ensemble de la ligne PARIS-METZ-COLMAR, pour laquelle la saturation est atteinte sur le tronçon METZ-PARIS, la baisse de trafic sur COLMAR-PARIS étant plus que compensée sur la totalité du parcours.



LIAISON : CARCASSONNE - PARIS

LA SITUATIONLE CONTEXTE GENERAL

- |                                 |                            |
|---------------------------------|----------------------------|
| . Statut de la ville            | Préfecture de l'Aude       |
| . Population de la ville        | 42.450                     |
| . Population de l'agglomération | 46.500                     |
| . Desserte ferroviaire directe  | vers MONTPELLIER, TOULOUSE |
| . Desserte autoroutière         | A 61                       |

L'AEROPORT CARCASSONNE Salvaza

- |   |                |
|---|----------------|
| . Distance centre-ville - aéroport              | 4 Km           |
| . Niveau de l'aéroport                          | classe 5       |
| . Destinations intérieures directes             | 2              |
| . Mouvements annuels (Janvier à Septembre 1984) | 1.082          |
| . Equipement d'accueil                          |                |
| . Liaisons aéroport - centre-ville              | taxis          |
| . Passagers (Janvier à Septembre 1984)          | locaux : 6.478 |
|   | transit : 27   |
|   | total : 6.505  |

L'AEROPORT DE RABATTEMENT TOULOUSE Blagnac ou MONTPELLIER Fréjorques

|   | TOULOUSE | MONTPELLIER |
|---|----------|-------------|
| . Niveau  | classe 1 | classe 2    |
| . Destinations intérieures directes             | 9        | 7           |
| . Mouvements annuels (Janvier à Septembre 1984) | 15.730   | 8.034       |

L'OFFRE SUR LA LIAISON

|                           |   |                           |                               |
|---------------------------|---|---------------------------|-------------------------------|
| . Longueur (vol d'oiseau) | PARIS - CARCASSONNE 602   | CARCASSONNE - TOULOUSE 90 | CARCASSONNE - MONTPELLIER 140 |
| . Exploitant              | CARCASSONNE - MONTPELLIER<br>MONTPELLIER ou<br>TOULOUSE - PARIS | AIR LITTORAL              | AIR INTER                     |
| . Date d'ouverture        | CARCASSONNE - MONTPELLIER<br>CARCASSONNE - TOULOUSE             | Avril 1983                | Janvier 1984                  |

. Date d'expiration de la Convention

. Date d'expiration des droits de trafics CARCASSONNE : services arrêtés le 31.7.85

| . Niveau de service :                             | CARCASSONNE-<br>MONTPELLIER |        | CARCASSONNE-<br>TOULOUSE |       |
|---|-----------------------------|--------|--------------------------|-------|
|   | hiver 84/85                 | été 85 | 5/7                      | 5/7** |
| (Toulouse-Paris : 68/7, Montpellier-Paris : 25/7) | 11/7                        | 11/7*  | 5/7                      | 5/7** |

. Positionnement des horaires (hiver)

|               | Arrivée   | Départ    | Durée du séjour |
|---------------|-----------|-----------|-----------------|
| à PARIS       | 8H20 (1)  | 15H25 (2) | matinée 7H05    |
|               | 15H40 (2) | 21H45 (1) | après-midi 6H05 |
| à CARCASSONNE | 10H55 (1) | 13H35 (2) | journée 13H25   |
|               |           | 18H45 (1) | journée 7H50    |

(1) via MONTPELLIER  
(2) via TOULOUSE

. Durée du trajet CARCASSONNE - PARIS 1H50 à 2H00

\* sf du } 29.7 au 25.8 : 0  
          } 12.7 au 28.7 : 9/7  
          } 26.8 au 4.9 : 9/7

\*\*sf du 29.7 au 25.8 : 3/7

|                         | CARCASSONNE-MONTPELLIER                         | CARCASSONNE-TOULOUSE                            |
|-------------------------|---|---|
| . Matériel              | Bandeirante Embraer                             | Bandeirante Embraer                             |
| . Capacité              | 20  | 20  |
| . Tarifs                | 383   | 362   |
| . Réductions tarifaires | 10 vols blancs<br>5 vols bleus<br>7 vols rouges | 1 vol blanc<br>9 vols bleus<br>pas de vol rouge |
| . Prix/Km               | 2,74  | 4,02  |

(Toulouse-Paris : 690  
Montpellier-Paris : 690)

. *Evolutions marquantes depuis la création*

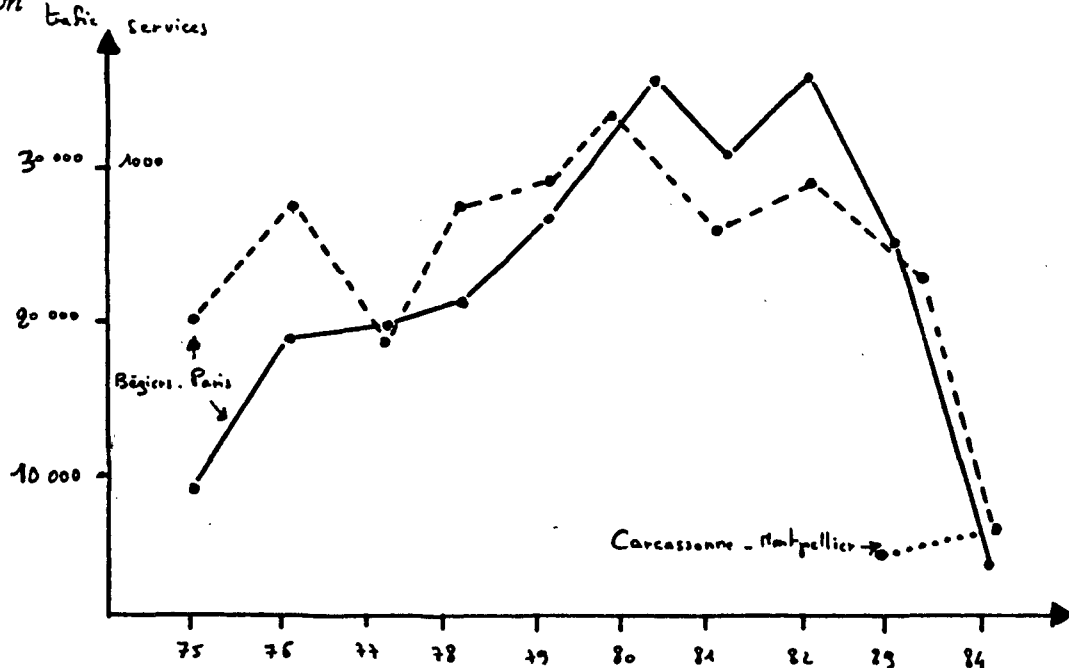
Exploitation par EAS. de Mai 1970 à Décembre 1971 (rabattement sur NIMES ou desserte à escale via CAHORS)

Exploitation par TAT de Janvier 1972 à Octobre 1982 (direct ou via BEZIERS)

LE TRAFIC

. *Trafic annuel*      CARCASSONNE - MONTPELLIER      6.000  
                                  CARCASSONNE - TOULOUSE      2.250

. *Evolution*



. *Coefficient de remplissage*

CARCASSONNE - TOULOUSE 20 %  
 CARCASSONNE - MONTPELLIER 35 %

. *Nature du trafic*

. *La concurrence ferroviaire*

|                               | Valeur   | Ecart (train-avion) |
|-------------------------------|--|---------------------|
| Nombre de trains directs/jour | 4  | 0                   |
| Temps de parcours             | 8 H 06   | 6 H 00              |
| Prix (PT 1ère classe)         | 510 F via TOULOUSE<br>564 F via CLERMONT<br>624 F via LYON | - 428 à<br>- 563 F  |

LES DONNEES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

. *Recettes*

. *Charges*

. *Déficit* 1141

. *Prise en charge du déficit*

|                          |   |     |
|--------------------------|---|-----|
| Mairie + Conseil Général | : | 726 |
| CCI                      | : | 415 |

. *Taux de couverture (recettes/charges)*

|                           |   |      |
|---------------------------|---|------|
| CARCASSONNE - TOULOUSE    | # | 31 % |
| CARCASSONNE - MONTPELLIER | # | 54 % |

. *Déficit/voyages* 135,80

. *Recette moyenne par voyage*

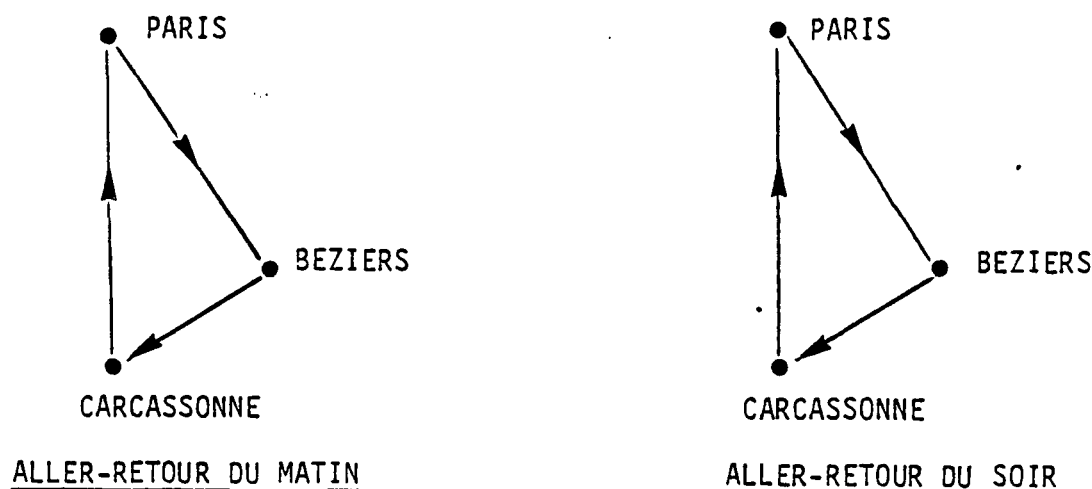
## COMMENTAIRES ET DONNEES DIVERSES

Plusieurs expériences ont été tentées depuis 1970 pour la desserte aérienne de CARCASSONNE. Toutes ont échoué, malgré les participations locales qui ont toujours été accordées systématiquement, avec une répartition interne invariante (par tiers respectivement pour le Département, la Ville et la CCI).

La Collectivité a pu ainsi tester différents montages, soit en liaison directe avec PARIS, soit en rabattement (généralement sur MONTPELLIER et pour assurer les correspondances avec la capitale). Toutes ces expériences se sont conclues sur un échec :

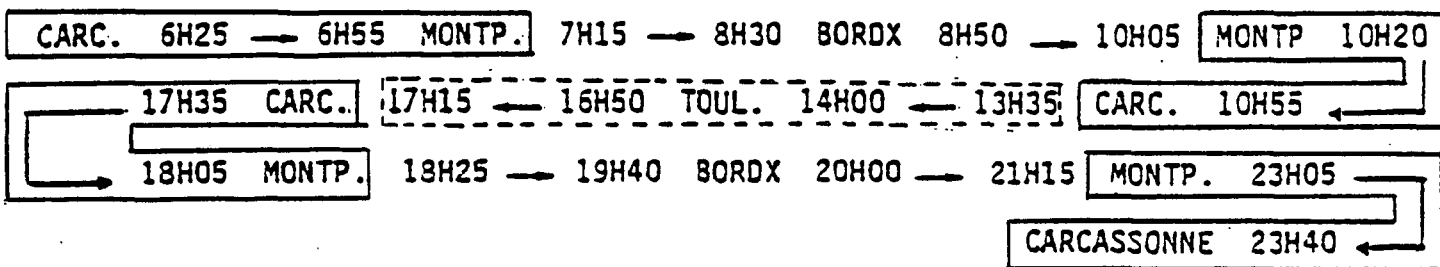
- lié à la difficulté intrinsèque du problème (faiblesse de la demande, distance CARCASSONNE-PARIS),
- mais aussi dû parfois aux défaillances des transporteurs.

Entre les deux dernières tentatives (respectivement vol direct par TAT de 1978-1981, puis vol en rabattement sur MONTPELLIER ou TOULOUSE par Air Littoral de 1983 à 1985), le trafic est passé de 20.000 PAX/an à 8.250 PAX/an, correspondant, dans le premier cas à 23 passagers par service, dans le second cas à 5 ou 6 passagers par service. L'exploitation par TAT a cessé par remise en cause du fait du transporteur, alors que la Collectivité souhaitait poursuivre, malgré quelques irrégularités. Le service était couplé, dans l'organisation, avec la desserte de BEZIERS selon le montage suivant :



soit deux vols directs et deux vols avec escale par jour ouvré.

L'organisation des rabattements, tant sur MONTPELLIER que sur TOULOUSE, dans la dernière période, était encore plus complexe, et donc mieux optimisée, puisque permettant une utilisation de la flotte durant 7H30 par jour, ce qui est plutôt un maximum compte-tenu des faibles distances. La rotation s'effectuait ainsi, selon le schéma :



CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

3, Bd Camille Pelletan

11000 CARCASSONNE

AEROPORT DE SALVAZA

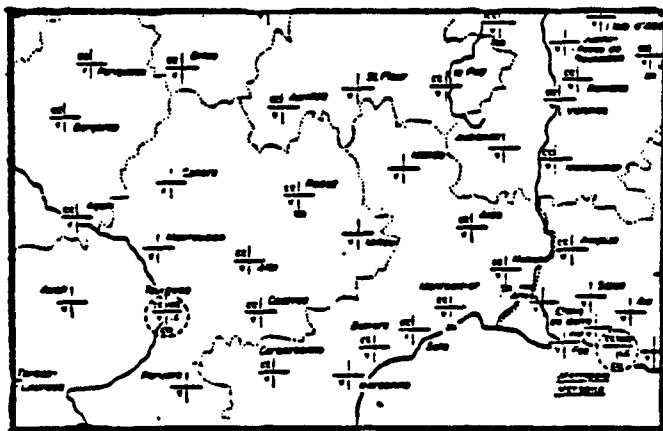
LIGNES AERIENNES

| DATE D'EXPLOITATION    |          | L I G N E                 | APPAREILS | COMPAGNIE     | Nombre de<br>PASSAGERS | Nombre de<br>VOLS | MOYENNE | DEFICIT<br>PLAFONNE<br>AVIONNEUR | Participation<br>Collec. Loc.<br>Mairie - C.G. | Participation<br>C.C.I. |
|------------------------|----------|---------------------------|-----------|---------------|------------------------|-------------------|---------|----------------------------------|--|-------------------------|
| DU                     | AU       |                           |           |               |                        |                   |         |                                  |  |                         |
| 20/05/70               | 31/12/70 | Carcassonne-Nîmes         | N 262     | EAS PERPIGNAN | 687                    | 178               | 3.85    |                                  |  |                         |
| TOTAL ANNEE 1970 ..... |          |                           |           |               | 687                    | 178               | 3.85    | 176.795                          | 117.862  | 58.933                  |
| 01/01/71               | 31/01/71 | Carcassonne-Nîmes         | N 262     | EAS PERPIGNAN | 30                     | 09                | 3.33    |                                  |  |                         |
| 15/06/71               | 31/12/71 | Carcassonne-Cahors-Paris  | B 99      | TAT TOURS     | 1.607                  | 460               | 3.49    |                                  |  |                         |
| TOTAL ANNEE 1971 ..... |          |                           |           |               | 1.637                  | 469               | 3.49    | 237.505                          | 158.936  | 79.169                  |
| 01/01/72               | 15/06/72 | Carcassonne-Cahors-Paris  | B 99      | TAT TOURS     | 784                    | 210               | 3.73    |                                  |  |                         |
| TOTAL ANNEE 1972 ..... |          |                           |           |               | 784                    | 210               | 3.73    | 126.454                          | 84.302   | 42.152                  |
| 15/09/75               | 31/12/75 | Carcassonne-Paris         | CORVETTE  | TAT TOURS     | 2.204                  | 297               | 7.42    |                                  |  |                         |
| TOTAL ANNEE 1975 ..... |          |                           |           |               | 2.204                  | 297               | 7.42    | 514.937                          | /  | 514.937                 |
| 01/01/76               | 30/06/76 | Carcassonne-Paris         | CORVETTE  | TAT TOURS     | 4.447                  | 547               | 8.14    |                                  |  |                         |
| 01/07/76               | 31/12/76 | Carcassonne-Béziers-Paris | VFW 614   | TAT TOURS     | 11.134                 | 1.128             | 9.87    |                                  |  |                         |
| TOTAL ANNEE 1976 ..... |          |                           |           |               | 15.581                 | 1.675             | 9.30    | 1.665.145                        | 1.046.750                                      | 618.395                 |
| 01/01/77               | 31/12/77 | Carcassonne-Béziers-Paris | VFW 614   | TAT TOURS     | 12.110                 | 1.093             | 11.07   |                                  |  |                         |
| TOTAL ANNEE 1977 ..... |          |                           |           |               | 12.110                 | 1.093             | 11.07   | 963.000                          | 400.000  | 563.000                 |
| 01/01/78               | 28/02/78 | Carcassonne-Béziers-Paris | VFW 614   | TAT TOURS     | 1.576                  | 179               | 8.81    |                                  |  |                         |
| 01/03/78               | 31/12/78 | Carcassonne-Béziers-Paris | FK 28     | TAT TOURS     | 12.100                 | 947               | 12.78   |                                  |  |                         |
| TOTAL ANNEE 1978 ..... |          |                           |           |               | 13.676                 | 1.126             | 12.14   | 749.000                          | 200.000  | 549.000                 |



| DATE D'EXPLOITATION    |          | L I G N E                 | APPAREILS   | COMPAGNIE    | Nombre de PASSAGERS | Nombre de VOLS | MOYENNE | DEFICIT PLAFONNE AVIONNEUR | Participation Collec. Loc. Mairie - C.G. | Participation C.C.I. |
|------------------------|----------|---------------------------|-------------|--------------|---------------------|----------------|---------|----------------------------|--|----------------------|
| DU                     | AU       |                           |             |              |                     |                |         |                            |  |                      |
| 01/01/79               | 31/12/79 | Carcassonne-Béziers-Paris | FK 28       | TAT TOURS    | 15.146              | 1.056          | 14.34   |                            |  |                      |
| TOTAL ANNEE 1979 ..... |          |                           |             |              | 15.146              | 1.056          | 14.34   | 770.400                    | 464.000                                  | 306.400              |
| 01/01/80               | 31/12/80 | Carcassonne-Béziers-Paris | FK 28       | TAT TOURS    | 17.830              | 1.296          | 13.75   |                            |  |                      |
| TOTAL ANNEE 1980 ..... |          |                           |             |              | 17.830              | 1.296          | 13.75   | 642.000                    | 308.000                                  | 334.000              |
| 01/01/81               | 29/03/81 | Carcassonne-Béziers-Paris | FK 28       | TAT TOURS    | 2.177               | 143            | 15.22   |                            |  |                      |
| 30/03/81               | 18/10/81 | Carcassonne-Béziers-Paris | BAC 111     | TAT TOURS    | 12.145              | 603            | 20.14   |                            |  |                      |
| 19/10/81               | 31/12/81 | Carcassonne-Béziers-Paris | DC 9        | TAT TOURS    | 4.229               | 226            | 18.71   |                            |  |                      |
| TOTAL ANNEE 1981 ..... |          |                           |             |              | 18.551              | 972            | 19.08   | 551.212                    | 512.000                                  | 39.212               |
| 01/01/82               | 31/03/82 | Carcassonne-Béziers-Paris | DC 9        | TAT TOURS    | 4.902               | 273            | 17.95   |                            |  |                      |
| 01/04/82               | 31/10/82 | Carcassonne-Paris         | DC 9        | TAT TOURS    | 6.267               | 284            | 22.06   |                            |  |                      |
| TOTAL ANNEE 1982 ..... |          |                           |             |              | 11.169              | 557            | 20.05   | 181.899                    | 60.000                                   | 121.899              |
| 27/03/83               | 31/12/83 | Carcassonne-Montpellier   | Bandeirante | AIR LITTORAL | 4.943               | 805            | 6.14    |                            |  |                      |
| TOTAL ANNEE 1983 ..... |          |                           |             |              | 4.943               | 805            | 6.14    | 812.623                    | 474.854                                  | 337.769              |
| 01/01/84               | 31/12/84 | Carcassonne-Montpellier   | Bandeirante | AIR LITTORAL | 6.107               | 1.000          | 6.11    |                            |  |                      |
| 09/01/84               | 31/12/84 | Carcassonne-Toulouse      | Bandeirante | AIR LITTORAL | 2.298               | 437            | 5.26    |                            |  |                      |
| TOTAL ANNEE 1984 ..... |          |                           |             |              | 8.405               | 1.437          | 5.85    | 1.141.436                  | 726.376                                  | 415.060              |
| 01/01/85               | 27/07/85 | Carcassonne-Montpellier   | Bandeirante | AIR LITTORAL | 3.581               | 630            | 5.68    |                            |  |                      |
| 01/01/85               | 27/07/85 | Carcassonne-Toulouse      | Bandeirante | AIR LITTORAL | 1.223               | 271            | 4.51    |                            |  |                      |
| TOTAL ANNEE 1985 ..... |          |                           |             |              | 4.804               | 901            | 5.33    | 680.909                    | 461.294                                  | 219.615              |

|                           |
|---------------------------|
| LIAISON : BEZIERS - PARIS |
|---------------------------|

LA SITUATIONLE CONTEXTE GENERAL

- |                                 |  |
|---------------------------------|--|
| . Statut de la ville            | S/Préfecture de l'Hérault                |
| . Population de la ville        | 78.500                                   |
| . Population de l'agglomération | 81.350                                   |
| . Desserte ferroviaire directe  | vers MONTPELLIER, TOULOUSE, PARIS (nuit) |
| . Desserte autoroutière         | A 9                                      |

L'AEROPORT BEZIERS Cap d'Agde

- |   |                    |
|---|--------------------|
| . Distance centre-ville - aéroport              | 15 Km              |
| . Niveau de l'aéroport                          | classe 4           |
| . Destinations intérieures directes             | 1                  |
| . Mouvements annuels (Janvier à Septembre 1984) | 322                |
| . Equipement d'accueil                          |                    |
| . Liaisons aéroport - centre-ville              | taxis à la demande |
| . Passagers (Janvier à Septembre 1984)          | Locaux : 10.519    |
|   | transit : 457      |
|   | total : 10.976     |

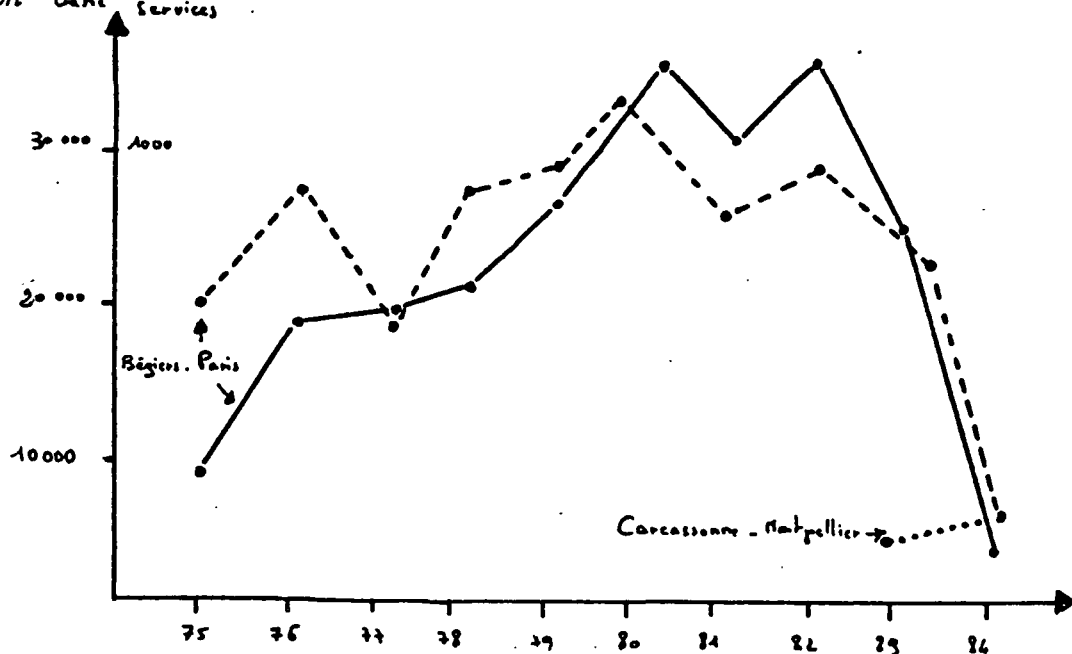


- . *Matériel* Fairchild 227B
- . *Capacité* 45
- . *Tarifs* 895  
(Montpellier-Paris : 690)
- . *Réductions tarifaires* tous vols bleus
- . *Prix/Km* 1,49
- . *Evolutions marquantes depuis la création*

LE TRAFIC

. *Trafic annuel* 4.500

. *Evolution trafic Services*



. Coefficient de remplissage 45,8 %

. Nature du trafic

. La concurrence ferroviaire

|                               | Valeur               | Ecart (train-avion) |
|-------------------------------|----------------------|---------------------|
| Nombre de trains directs/jour | 8                    |                     |
| Temps de parcours             | 10 H 20 <sup>★</sup> |                     |
| Prix (PT 1ère classe)         | 516 F                | 383 F               |

★ 5 H 30 en TGV avec changement à  
MONTPELLIER ou AVIGNON

LES DONNEES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

- . *Recettes*
  - . *Charges*
  - . *Déficit*
- } non communiqués

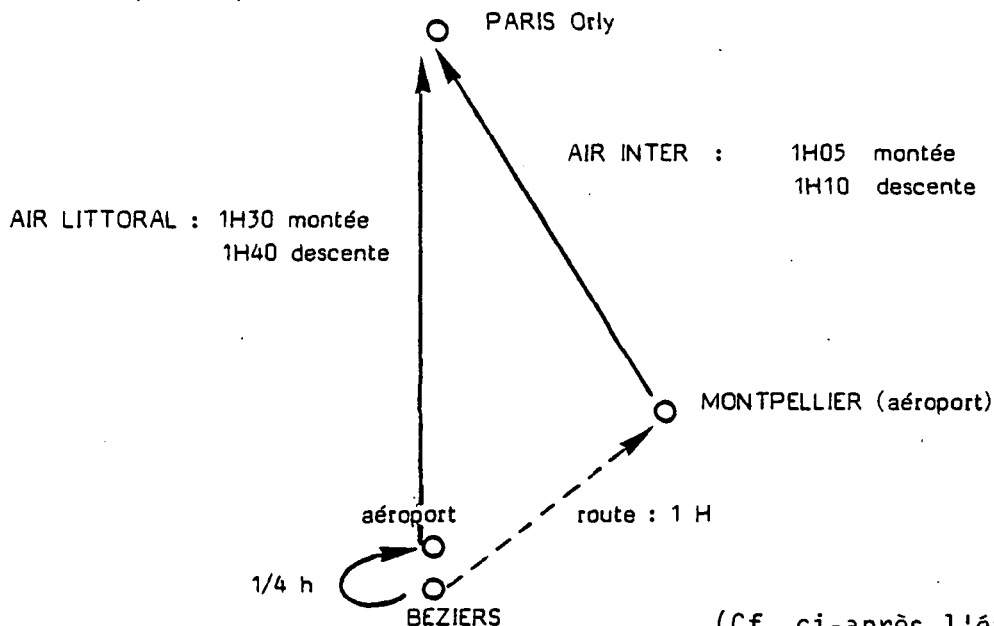
- . *Prise en charge du déficit* exploitation TAT : pas de participation locale  
 exploitation AIR LITTORAL : CCI 50 %  
 Département 25 %  
 Ville 25 %

+ aide de la Région pour la réutilisation en milieu de journée de l'appareil sur un vol international (négociations en cours sur l'Espagne)

- . *Taux de couverture (recettes/charges)*
- . *Déficit/voyages*
- . *Recette moyenne par voyage*

## COMMENTAIRES ET DONNEES DIVERSES

- La ligne BEZIERS - PARIS fonctionnait de façon satisfaisante, au plan des services rendus, de sa création (1975) jusqu'en 1983 : 2 fréquences/jour + services de week-end. Unilatéralement, TAT décide en 1983 de réduire le service à une fréquence par jour, en milieu de journée, et ceci malgré la Convention la liant alors à la CCI. La chute de trafic est alors immédiate, et TAT évoque ce fait pour restreindre encore le service aux seuls services de fin de semaine (Novembre 1983). Depuis quelques années, les doléances locales sur la qualité du service commencent à s'accumuler : image commerciale négative de TAT et fiabilité réduite de l'exploitation.
- Un dossier est alors déposé au CSAM pour une déchéance des droits de trafic de TAT sur la liaison, AIR LITTORAL demandant simultanément ces droits de trafic, à l'initiative des Autorités Consulaires. Afin d'éviter un précédent en la matière, TAT abandonne d'elle-même ses droits, probablement sur pression au plus haut niveau de la DGAC.
- Le CSAM se prononce alors favorablement sur la proposition d' AIR LITTORAL.
- La possibilité de créer une navette routière de rabattement sur MONTPELLIER avait bien sûr été envisagée, notamment sur les suggestions répétées et insistantes d'AIR INTER. Cette solution n'a jamais fait l'objet d'approfondissement du fait des fortes réticences locales fondées sur :
  - le "standing" nécessairement plus faible d'une navette terrestre par rapport à un service aérien,
  - le temps de parcours qui deviendrait dissuasif.
- A l'analyse, en considérant des valeurs moyennes, la situation comparée des temps de parcours serait :



(Cf. ci-après l'évaluation d'AIR INTER)

En incluant des temps d'enregistrement identiques (1/4 H), le temps total de parcours (de BEZIERS centre-ville à PARIS Orly) est ainsi, dans le sens BEZIERS - PARIS :

- pour la ligne directe 2 H 00
- pour le passage par MONTPELLIER 2 H 20.

Mais il s'agit dans ce cas d'un rabattement en voiture ; le rabattement en autocar serait légèrement supérieur (de l'ordre de 1/4 H). De plus, la capacité des avions (ATR 42 et Airbus A 300 B respectivement) induit une différence supplémentaire sur les temps de débarquement.

. L'estimation des trafics sur la ligne directe est de :

- 20/25.000 PAX en 1986,
- 40 à 50.000 à terme avec une zone de chalandise s'étendant jusqu'à CARCASSONNE - Est, NARBONNE et le secteur touristique de la côte (SETE, CAP D'AGDE).

[ Avec 50.000 PAX/an, le coefficient de remplissage serait de 70 % environ, ce qui assurerait la rentabilité de la ligne ; le trafic sur la liaison avait atteint en 1980 et 1982, la valeur de 36.000 PAX/an ].

. L'exploitation en ATR 42 est un élément important que les Autorités Locales et Consulaires, ainsi que l'exploitant, ont mis en avant pour le lancement de la ligne (décision du CSAM), et souhaitent exploiter au plan commercial.

. AIR INTER semble vouloir mettre en place une navette routière entre MONTPELLIER et BEZIERS et maintient ses tarifs saisonniers (Juillet/Août 1985) sur la ligne MONTPELLIER - PARIS jusqu'en Février 1986 au moins.

. Localement, ces initiatives sont perçues comme déloyales, mais sans grande conséquence :

- la navette aurait dû être créée il y a longtemps déjà,
- sa création est soumise à l'autorisation du Département, dont on comprendrait mal qu'il puisse parallèlement financer la ligne directe (25 % du déficit) et permettre une telle concurrence,
- en tout état de cause, on ne veut pas croire à l'intérêt commercial de cette navette routière.



LE 9 DECEMBRE 1985

## REOUVERTURE DE LA LIGNE BEZIERS-PARIS

### EN ATR 42

horaires et fréquences : (Saison hiver 1985/1986)

**BEZIERS**

07 h 00 → 08 h 40

10 h 55 ← 09 h 20

lundi, mardi, mercredi, jeudi,  
vendredi, samedi.

**PARIS ORLY**

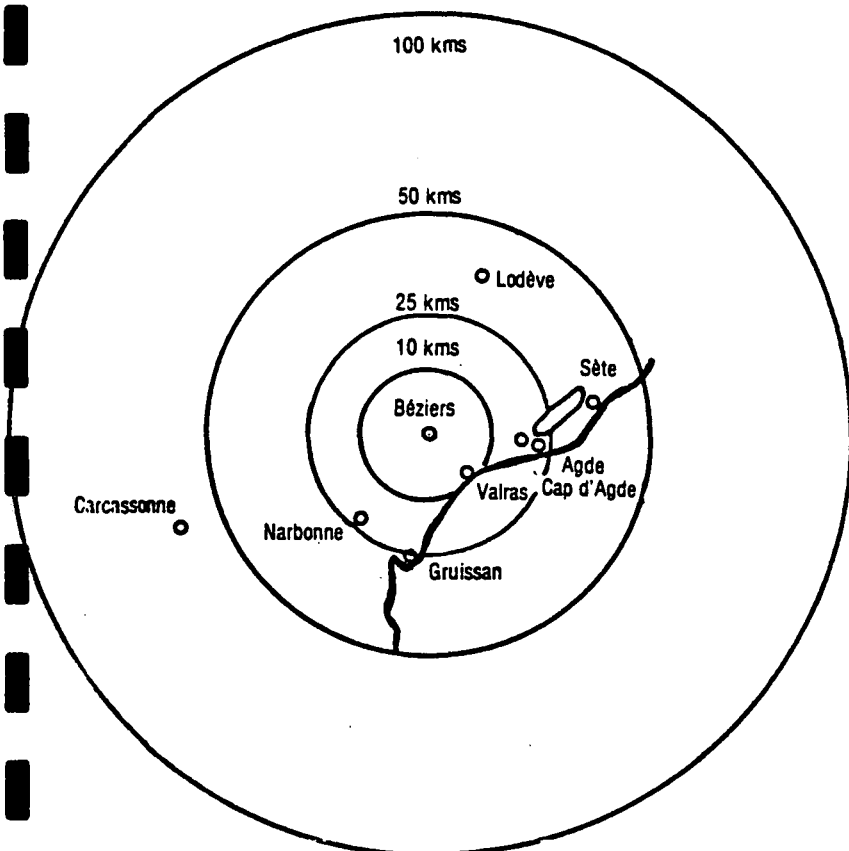
**BEZIERS**

18 h 10 → 19 h 50

21 h 55 ← 20 h 20

lundi, mardi, mercredi, jeudi,  
vendredi, dimanche.

**PARIS ORLY**



**Tarifs :**

OY = 850 F aller simple

YA = 555 F aller simple

YB = 460 F aller simple

**Autres tarifs :**

interrégionaux, pré ou post-acheminement, saisonniers,  
cartes d'abonnement, sont en cours d'élaboration.

**Réservation :**

Alpha 3 AIR FRANCE

**Renseignements :**

AIR LITTORAL

Aéroport de Montpellier-Fréjorgues

34130 MAUGUIO

Téléphone : 67.65.49.49.

Télex : 490601

P A R I S / B E Z I E R S  
 COMPARAISON PRIX ET TEMPS EN DIRECT  
 ET PAR RABATTEMENT ROUTIER  
 DONNEES AIR INTER

|                   | D I R E C T         |               |                 | V I A M O N T P E L L I E R / F R E J O R G U E S |               |                 |
|-------------------|---------------------|---------------|-----------------|---|---------------|-----------------|
|                   |                     |               |                 | (navette routière 78 km                           |               |                 |
| ! DESSERTE/JOUR ! | 2 FREQUENCES ATR 42 |               |                 | 4 FREQUENCES A.300                                |               |                 |
| ! DESTINATION !   | O R L Y             |               |                 | O R L Y E T C D G                                 |               |                 |
|                   | ! TEMPS !           | ! P R I X !   |                 | ! TEMPS !   | ! P R I X !   |                 |
|                   |                     | ! PLEIN !     | ! T A R I F !   |   | ! PLEIN !     | ! T A R I F !   |
|                   |                     | ! T A R I F ! | ! R E D U I T ! |   | ! T A R I F ! | ! R E D U I T ! |
| ! Ville/Aérop. !  | ! 15mn !            | ! 15 F !      | ! 15 F !        | ! 1h05 mn !                                       | ! 60 F* !     | ! 40 F* !       |
| ! Délai limite !  | ! !                 | ! !           | ! !             | ! !   | ! !           | ! !             |
| ! d'enregist. !   | ! 15mn !            | ! - !         | ! - !           | ! 10mn (bord !                                    | ! - !         | ! - !           |
|                   |                     |               |                 | ! à bord) !                                       | ! !           | ! !             |
| ! Vol             | ! 1h35mn !          | ! 850 F !     | ! 415 F !       | ! 1h07 mn !                                       | ! 710 F !     | ! 255 F !       |
| ! TOTAL           | ! 2h05mn !          | ! 865 F !     | ! 430 F !       | ! 2h22 mn !                                       | ! 760 F !     | ! 295 F !       |
| ! ECART           | ! - 17mn !          | ! +105 F !    | ! + 135 F !     | ! !   | ! !           | ! !             |
| ! EN %            | ! - 14 % !          | ! + 14 % !    | ! + 51 % !      | ! !   | ! !           | ! !             |

\* estimé approximativement par référence à Vannes/Lorient (50 F pour 60 km) compte tenu d'un trafic supérieur.

VANNES - LORIENT

---

Bien que situées hors du champ initial des monographies, on trouvera ci-après quelques données sur la liaison routière de rabattement VANNES - LORIENT. Ce seul exemple en place de navette routière permet en particulier de resituer certains ordres de grandeur, notamment sur les temps de parcours et le niveau des subventions d'équilibre.

(données communiquées par AIR-INTER).

NAVETTE ROUTIERE VANNES-LORIENT (avec arrêt à AURAY)

ORGANISATION ..... : Convention tripartite Ville de Vannes/Air Inter/  
Transporteur.

MISE EN SERVICE .... : Fin Mars 1984

DISTANCE ..... : 60 km

TARIF ..... : 50 F (tarif Paris/Lorient 750 F)

TEMPS DE TRAJET .... : 1 h 00

DESSERTTE ..... : 2 fréquences/jour

MATERIEL ..... : Renault Trafic 7 places

REPLISSAGE ..... : 50 % environ

CROISSANCE ..... : + 35 % par an

STRUCTURE DU TRAFIC. : environ 50 % de motifs personnels

SUBVENTION  
D'EXPLOITATION ..... : Ville de Vannes 75.000 F en 1986 (extinction  
progressive d'ici 1989).