

CHAPITRE V

**LA DESSERTE DES DÉPARTEMENTS
D'OUTRE-MER**

1. LA DESSERTE DES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

La vie des départements d'Outre-mer de l'Atlantique et de l'Océan Indien dépend étroitement de leur liaison avec la métropole.

Par la fonction remplie, ces liaisons auraient dû se trouver dans le chapitre traitant la desserte intérieure. Mais les problèmes techniques et économiques sous-jacents sont, par contre, similaires à ceux des « charters » long-courriers, qui devaient donc être étudiés auparavant. La desserte des Antilles et celle de la Réunion soulèvent des problèmes de même nature et appellent des solutions identiques.

Elles seront étudiées conjointement dans une première partie du présent chapitre.

Dans une deuxième partie seront examinés les problèmes particuliers de liaisons des départements de l'Atlantique entre eux et de leurs liaisons avec les autres îles des Caraïbes et avec le continent américain.

2. LA DESSERTE MÉTROPOLE/DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

A — CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES

Les liaisons de cabotage avec les départements d'outre-mer présentent en commun de nombreuses caractéristiques qui les différencient des liaisons long-courriers internationales :

- les motivations du voyage, essentiellement à but personnel, concernent soit la population de ces départements travaillant en métropole¹ et passant leurs vacances « au pays » et vice versa, soit le tourisme.
- la dissymétrie marquée des marchés ; c'est ainsi que pour les Antilles 68,9 % des voyages (en 1981) partent de métropole et concernent pour les deux tiers des antillais,
- la saisonnalité très accentuée en conséquence des périodes de vacances (voir annexes 1), qui induit une dissymétrie caractéristique (directionnalité)

1. à titre d'exemple la population antillaise installée en métropole (350 à 400.000 personnes) est équivalente à celle de la population de la Martinique ou de la Guadeloupe.

entre les vols dans un sens et dans l'autre selon la période (départ ou retour de vacances) (voir annexe 2).

Le faisceau de la Réunion achemine annuellement 147.000 passagers (1981) dont 41 % de passagers pour les escales internationales intermédiaires. Le chiffre d'affaires du faisceau est de 681,1 millions de francs.

Le faisceau Antilles/Guyane achemine annuellement 582.000 passagers (1981)². Le chiffre d'affaires du faisceau est de 1.057,80 millions de francs.

L'ensemble des deux faisceaux représente 13,8 % du chiffre d'affaires total d'Air France.

La desserte des DOM constitue un service public par excellence puisque le transport aérien n'a plus de concurrence maritime.

Cette caractéristique engendre des obligations quant à l'adaptation de l'offre à la demande et quant à la tarification. Ces deux aspects sont intimement liés.

B — HISTORIQUE ET BILAN

1 — La situation avant 1978

Elle se caractérisait par une tarification hybride et une offre anachronique ainsi que par la *primauté du décideur politique et du transporteur sur le consommateur*.

Ces trois points méritent d'être examinés successivement.

a — La tarification hybride était constituée par un mélange de plus en plus complexe et de plus en plus artificiel,

— d'une tarification selon *le coût des produits* (volume occupé dans la cabine, confort, service à bord)

— d'une tarification selon *la finalité du voyage* supposée caractérisée par la durée du séjour.

— d'une tarification selon *la personne transportée* (moyens financiers des intéressés, statut social).

Un tel système avait le mérite de permettre une péréquation dans le cadre limité de la ligne elle-même et constituait à la fois un outil de tarification sur une base commerciale et de tarification *selon les revenus (modulation sociale)*.

Son absence de lisibilité par les utilisateurs autorisait son adaptation progressive aux réalités et aux pressions socio-politiques sans faire directement appa-

2. dont 58.000 Province/Antilles, 38.000 Métropole/Cayenne et 19.000 France/Port au Prince.

raître les ponctions financières prélevées au détriment des « privilégiés » au profit de bénéficiaires « socialement défavorisés ».

Le « bilan social » effectif de la tarification dite « Trait d'Union » à la Réunion ainsi que de l'action des organismes spécialisés (Bumidom, Casodom) n'apparaît pas clairement dans les dossiers, et semble bien difficile à établir a posteriori.

b — L'offre anachronique de produits hérités de l'âge d'or des transporteurs réguliers était particulièrement peu adaptées.

— à la spécificité de chacune des catégories de clientèle de la ligne (affaire, tourisme, vols ethniques³).

— aux possibilités de gains de productivité offertes par les outils nouveaux de production (Boeing 747) et par leur souplesse d'agencement.

c — La primauté du décideur politique et du transporteur sur le consommateur a donné lieu à la Réunion à une prise de conscience de ce dernier, à l'émergence d'une influente organisation de défense (Echanges sans Frontières) dont la constitution et l'audience ont été favorisées par l'existence d'une clientèle relativement aisée rendue homogène par les liens internes que lui confère le caractère insulaire, unitaire et lointain de leur île.

Le caractère instable et peu satisfaisant de la situation n'échappait plus à personne ; le transporteur ne pouvait s'en désintéresser.

C'est dans ce contexte que le président d'Air France, après avoir attiré l'attention du ministre des transports dans sa lettre du 19 octobre 1978 sur « la violente campagne... déclenchée à la Réunion contre la compagnie nationale » concluait :

« Ce qui, dans ces conditions, me paraît maintenant le plus urgent, c'est de mettre en œuvre la concertation franche et complète qui avait été envisagée entre les pouvoirs publics, la compagnie et l'ensemble des représentants de la population réunionnaise, et de procéder avant tout à un échange d'informations sur la situation réelle de la desserte en elle-même et par comparaison avec le transport aérien international. Ce n'est qu'après un tel constat et la dissipation des illusions qu'une politique améliorée de desserte et de tarifs pourra être élaborée et qu'elle aura des chances d'être comprise de la population ».

L'appel a été entendu.

La concertation a eu lieu ; elle fut couronnée de succès.

3. Ce qualificatif est couramment utilisé pour caractériser les voyages effectués par une personne travaillant hors de son lieu d'origine pour revenir périodiquement « au pays ».

2 — La concertation de 1978

Elle s'est effectuée à la Réunion, dans le cadre des règles fixées à la fois par les dispositions *législatives* (article L 320.2 du Code de l'aviation civile) et par les relations *contractuelles* liant l'Etat, dans ce cas spécifique, à son entreprise nationale.

— *article L 320.2*

« le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points situés dans le territoire français en métropole et outre-mer est réservé aux aéronefs français, sous réserve des dérogations spéciales et temporaires qui peuvent être accordées par décret ».

— *article du contrat d'entreprise*

« les obligations qui seraient dans l'avenir imposées à Air France, dans l'intérêt général, feront l'objet, conformément aux articles L 342.2 et R 342.8 du code de l'aviation civile, de contrats préalables définissant le cas échéant les compensations financières à verser à l'entreprise. Ces compensations seront à la charge du ministère demandeur ».

Les résultats de cette concertation se caractérisent par :

- la primauté donnée à la régulation par le marché sur la régulation par le pouvoir.
- la mobilisation de larges réserves de productivité.

a — La primauté donnée à la régulation par le marché s'est directement inspirée de la politique commerciale que la compagnie nationale était amenée à mettre en œuvre sur son réseau international, exposé de plein fouet à la concurrence ; cette politique, qui engageait par ailleurs l'avenir même de la compagnie, offrait en conséquence de solides garanties de sérieux et de réalisme.

C'est ainsi que fut proposée et adoptée « une tarification au produit » basée sur l'offre de deux produits principaux (classe affaire, « voyage pour tous » ou VPT⁴, dont le tarif est établi selon *leurs coûts réels respectifs* qui tiennent notamment compte d'un taux d'occupation différent des places offertes.

En raison ainsi de l'irréversibilité des « avantages acquis », une telle novation n'avait de chance de pouvoir être mise en œuvre que si ceux-ci pouvaient être préservés, et si possible accrus.

b — La mobilisation de grandes réserves de productivité allait permettre fort opportunément de donner satisfaction à cette dernière condition et entraîner l'adhésion de tous ; pour 80 % de la clientèle, les tarifs étaient abaissés en dessous des anciens tarifs les plus privilégiés.

4. dénommée « Vols Vacances » aux Antilles.

C'est donc sur l'analyse des « facteurs de productivité » qu'il convient tout d'abord de focaliser l'attention.

C — LES FACTEURS DE PRODUCTIVITÉ MOBILISÉS EN 1978

L'analyse des coûts spécifiques du transport régulier et non régulier effectuée dans le chapitre IV concernant les « charters », trouve toute sa valeur dans le cas de la desserte des DOM, tant il est vrai que les frontières qui séparent les critères s'attachant traditionnellement aux notions de vols réguliers et non réguliers tendent, dans ce cas particulier, à s'estomper sur plusieurs points.

Les mesures prises en 1978 ont en effet porté sur quatre critères qui allaient en ce sens :

1 — L'élimination de la première classe

(sauf sur un nombre non significatif de services depuis 1974).

Accessoirement, on notera un effet minime réduit ⁵ qui peut se caractériser indifféremment comme :

- un sacrifice de certains « ayants-droit » (représentants élus, fonctionnaires ou assimilés, dirigeants d'entreprises...) qui ont ainsi perdu le bénéfice du confort et du prestige auquel leur statut leur donnait traditionnellement droit.
- une débudgétisation de la source de dépense correspondante de la part de l'Etat et des collectivités locales au détriment du budget global de la ligne.

2 — La densification de l'aménagement des sièges

La densification de l'aménagement des sièges, rendue d'autant plus « productive » que la desserte est quasi exclusivement effectuée par l'avion le plus performant (B 747 aménagé pour 500 passagers).

3 — Un coefficient de remplissage optimisé

Un coefficient de remplissage optimisé grâce à une adaptation aussi fine que le permet un avion de grande capacité, au nombre de vols journaliers en fonction de la demande prévue avec, dans le cas de La Réunion, une combinaison har-

5. A titre d'exemple, il n'a été émis que 338 A/R en première classe sur la Réunion en 1974, dernière année où cette classe était offerte sur tous les services des DOM.

monieuse et soigneusement régulée par la compagnie de la desserte de cabotage et des dessertes internationales intermédiaires qui ont des caractéristiques de remplissage aller/retour et saisonnier complémentaires ; les dessertes intermédiaires supportent un prix au kilomètre/passager largement supérieur à celui de la desserte de cabotage et des îles proches de La Réunion (Maurice, Seychelles).

4 — Une réduction des coûts standards

Une réduction des coûts standards notamment par la diminution du service à bord.

D — LES CHOIX DE 1978 FACE A L'ÉVOLUTION

Les résultats positifs de cette nouvelle politique furent unanimement reconnus et appréciés.

On peut cependant identifier au moins trois causes qui devraient inciter à faire ouvrir à nouveau le dossier :

- la hausse des prix
- la relativité des avantages
- l'abandon de la tarification personnalisée

1 — L'inflation et l'augmentation du carburant

L'inflation d'une part et l'augmentation plus marquée par rapport à celle-ci du prix du carburant, allaient confisquer — en masquant ses effets — une partie significative du bénéfice psychologique de la réforme, faire renaître une certaine méfiance (bien que très atténuée) et faire surgir à nouveau le problème du monopole et la conviction vivace de ses effets supposés a priori néfastes au consommateur. Le tarif du vol vacances sur les Antilles a augmenté de 69 % en 4 ans (soit 14 % par an) : il est facile d'imaginer que des esprits mal informés, ou mal intentionnés, aient pu voir dans ce fait une reprise progressive des avantages acquis par un monopoleur impénitent ! On reviendra sur ce point.

2 — La relativité des avantages

Elle devait faire émerger un chef de revendication typique d'une société dans laquelle le bien-être est jugé par chacun à son assiette propre mais aussi à celle de son voisin. Le débat sur les prix « sociaux » devait donc surgir à nouveau.

3 — La primauté de l'approche commerciale et comptable

Elle allait révéler

- l'impossibilité d'internaliser des données exogènes au transport aérien lui-même (notamment les contraintes sociales).

— la nécessité d'exercer un contrôle du coût réel du transport effectué par la compagnie nationale.

Les réunions périodiques de concertation à la Réunion montrent cependant que la confiance est désormais restaurée et que la clientèle solvable s'estime assez bien satisfaite par le service et les tarifs offerts. Par contre, il n'existe pas de processus de concertation institutionnalisé aux Antilles.

Les entretiens conduits aux Antilles dans le cadre de la présente mission montrent qu'un mécontentement certain se fait jour, et pourrait bien s'amplifier si ses motifs étaient sous-estimés, et si les utilisateurs restaient tenus à l'écart de l'information et de la décision.

On note sur place un grand attachement à la compagnie nationale mais deux types de reproche sont constamment effectués.

Le premier très général concerne le principe même du monopole supposé a priori être néfaste au consommateur.

Le second couvre un ensemble de griefs précis concernant la capacité offerte les jours de pointe, l'absence de tarification sociale, la fiabilité de la réservation, les prix et le confort de l'accueil, de l'enregistrement et du voyage.

Ces deux domaines méritent un examen successif.

E — LE MONOPOLE DANS UN CONTEXTE NATIONAL : VOLS REGULIERS ET « CHARTERS »

La récente ouverture de la desserte Bruxelles/Pointe-à-Pitre par Minerve ne fait sans doute pas renaître les espoirs déçus par la faillite de l'expérience SATT⁶, mais intrigue ceux qui sont les mieux intentionnés à l'égard d'Air France ; ils constatent que des tarifs inférieurs sont ainsi consentis malgré la vétusté du matériel volant utilisé, et les surcoûts occasionnés par le départ de Belgique.

Trois questions doivent donc être posées et résolues sur la place publique :

- le monopole reste-t-il la meilleure solution ?
- la tarification et la flotte actuelles d'Air France sont-elles optimales ?
- à quelles conditions le monopole peut-il être compris et accepté par les utilisateurs ?

Les analyses effectuées dans le chapitre II concernant Air Inter ont fait apparaître que le monopole constitue la meilleure solution pour les lignes intérieures ; il

6. Compagnie antillaise ayant effectué et commercialisé des vols Bâle/Mulhouse/Antilles et dont l'existence éphémère s'est soldée par la faillite.

est vrai cependant qu'il existe en métropole une concurrence intermodale qui fait défaut dans le cas de la desserte de voyageurs des DOM.

Le chapitre IV (sur les « charters ») a montré que dans le contexte de concurrence internationale, il existe une place pour les « charters ». Il reste à étudier si dans un contexte national, il est raisonnable ou souhaitable d'organiser une concurrence voire une complémentarité régulier/« charter ».

1 — Coûts des vols réguliers, coûts des « charters »

a — Coûts bruts du siège offert

• Cas de la Réunion

Lors des négociations de la Réunion évoquées ci-dessus, la compagnie Minerve avait fait des *offres fermes* pour effectuer des vols affrétés avec son DC 8/53⁷ sur cette ligne au prix brut de 594 000 francs par vol aller-retour (prix avril 1980) soit 189 sièges à 3 200 francs environ.

Aux fins de comparaison, nous avons demandé à Air France de chiffrer le coût de mise à disposition, sous forme d'affrètement, d'un B 747 de sa flotte soit 1 252 190 francs dans les mêmes conditions économiques (soit 2 545 francs par siège).

Nous avons aussi demandé à Air France (annexe 3) de faire sa propre estimation du coût d'exploitation du DC 8/53 ; cette estimation recoupe bien celle de Minerve.

Comme on pouvait s'y attendre en raison de la différence des coûts d'exploitation de deux avions de générations différentes, le prix proposé par Minerve était très supérieur (25 %) à celui d'Air France.

A titre indicatif, on rappelle que la société Laker avait offert, en 1978, d'effectuer deux services journaliers en DC 10 sur Paris/La Réunion à un prix brut de 3 200 francs le siège offert, soit 25 % *de plus* que le coût du siège offert en 747 par Air France.

• Cas des Antilles

On ne dispose pas d'une proposition officielle d'affrètement de la part de Minerve sur les Antilles qui, a priori, devrait faire apparaître des surcoûts du même ordre.

Les estimations *indicatives* de coût présentées par Minerve à l'appui de sa demande au CSAM pour la desserte des Antilles font cependant apparaître un *surcoût par rapport à Air France relativement plus faible que celui estimé ci-dessus.*

7. Il s'agit d'un DC8 de la première génération, gros consommateur de carburant.

L'Annexe 4 effectuée sur ces bases la comparaison des coûts du siège Air France (2 466 francs) et Minerve (2 691 francs).

Au coût Minerve s'ajoute un surcoût dû à la mise en place à Bruxelles (évalué à 138 francs) et le coût du voyage en car Paris Bruxelles (soit 120 francs) soit un coût total de 2 949 francs.

Il en ressort que le coût brut du siège offert par Minerve sur Paris/Antilles via Bruxelles est environ 20 % plus cher que celui d'Air France. Il serait encore 9 % plus cher si le départ avait lieu de Paris.

Compte tenu des comparaisons effectuées ci-dessus à partir de l'offre ferme sur la Réunion, cette comparaison est sans doute favorable au coût Minerve.

b — Coûts nets du siège occupé

• Cas de la ligne régulière

On a vu que les conditions de l'offre actuelle d'Air France se sont rapprochées de celles des « charters » sans atteindre toutefois ce type d'exploitation technique et commerciale, notamment en raison des contraintes de service public.

En effet *les coûts nets au siège occupé* sont grevés par rapport aux *coûts bruts du siège offert* de coefficients multiplicateurs, liés au coefficient de remplissage moyen, à la saisonnalité, aux réductions pour les enfants, aux contraintes d'escales en province et aux frais de commercialisation :

1) coefficient de remplissage moyen :

Antilles (73,8 %)

Réunion (67,5 %)

Ces coefficients relativement bas pour une liaison effectuée en monopole s'expliquent par la directionnalité du trafic engendrant des remplissages inégaux à l'aller et au retour.

2) saisonnalité : + 5,3 % (Antilles)

La saisonnalité engendre un surcoût de plus de 80 millions de francs pour les Antilles soit 6,6 % du chiffre d'affaires ; elle impose un complément de flotte de 2,5 B747 et de 19 équipages. L'annexe 5 analyse ces surcoûts plus en détail et montre que la non-coïncidence des pointes sur les Antilles et la Réunion permet de minorer de 20 % l'estimation du surcoût total. L'estimation pour les Antilles seules peut donc être ramenée à 5,3 %.

3) réduction pour les enfants : + 6,5 % (Antilles)

Une réduction de 50 % est consentie aux enfants de 2 à 12 ans qui représentent respectivement 13 % et 16 % des coupøns vendus pour les Antilles et la Réunion.

4) contraintes d'escale en province : + 3 % (Antilles)

Pour faciliter l'accès de la province, des escales sont organisées à Lyon, Bordeaux et Marseille sur certains vols bien qu'elles ne concernent guère plus de

10 % de la clientèle. Le surcoût d'exploitation est de 3 % pour les Antilles et 7 % pour la Réunion.

5) *frais de commercialisation* : moyenne 15,5 %

Ils comprennent les frais suivants :

Frais de vente (y compris publicité) : 7,34 %

Taux de commission :

- sur tarif affaires : 9 %
- sur tarif vacances : 7,5 %
- pour les organisateurs de voyages :
 - 11,5 % (pointe)
 - 14,5 % (creux)
- sur les ventes directes : 0 %

NOTA : Les postes 1 à 4 engendrent des surcoûts qui découlent directement des servitudes de service public.

• Cas de Minerve sur Bruxelles-Antilles

On analysera en 2.E.2. les conséquences sur le service public du fait que Minerve n'est soumis ni aux contraintes de saisonnalité, ni aux contraintes de directionnalité.

Par ailleurs, Minerve ne consent qu'une réduction de 20 % pour les enfants. En raison des tarifs qui en résultent il n'y a guère d'avantage pour un couple avec un enfant (et a fortiori avec plusieurs enfants) d'emprunter Minerve, dont la recette moyenne n'est donc pas grevée de cette contrainte sociale.

On ignore les marges de commercialisation (dont publicité) de « Nouvelles Frontières »⁸ (on les prendra à titre d'exercice égales à 12,5 %) ; de même, à titre d'exercice, on supposera que, pour une offre de capacité limitée par rapport à celle d'Air France, il est possible que Minerve puisse réaliser des coefficients moyens de remplissage dans les deux sens de 90 %⁹. Il a déjà réalisé mieux au cours des premiers mois d'exploitation.

Sur ces bases estimées on peut dresser le tableau suivant :

	coût brut du siège offert	surcoûts		minoration de recettes		recette nette d'équilibre	frais de commercialisation	tarif d'équilibre
		saisonnalité	escales en province	réduction aux enfants	remplissage moyen			
Air France	100 %	+ 5,3 %	+ 3 %	6,5 %	73,8 %	157	15,5	181
Minerve	120				90 %	133	12,5	150

8. Voyageur qui commercialise les vols de Minerve.

9. Du fait de la directionnalité Air France ne peut réaliser qu'un coefficient de 83 % sur les vols les plus chargés dans un sens (soit 100 % dans un sens, 66 % dans l'autre).

On déduit de ce tableau que Minerve peut consentir des tarifs 17 % plus faibles ¹⁰ que ceux d'Air France tout en ayant un coût de production 20 % plus élevé que la compagnie nationale.

Une telle réduction est certes intéressante pour les usagers qui en bénéficient mais le service public dans son ensemble y retrouve-t-il son compte ? On répondra à cette question après avoir analysé dans quelle mesure Air France pourrait encore abaisser ses coûts.

C — Air France peut-elle abaisser ses coûts ?

Les coûts spécifiques d'Air France, et leur comparaison avec ceux des autres compagnies régulières similaires, ont été étudiés dans le chapitre IV. On ne peut les prendre que pour ce qu'ils sont, dans le cadre du présent chapitre, mais on peut se demander dans quelle mesure des dispositions particulières ne pourraient être prises pour abaisser cependant les prix sur les lignes desservant les DOM dont la mission de service public est particulièrement affirmée.

L'analyse montre qu'on ne pourrait, à cette fin que jouer :

- sur la marge de commercialisation,
 - sur les affectations de coûts au sein du réseau global,
 - sur le remplissage.
- Les frais de commercialisation ont été réduits très significativement lors de la mise en œuvre des nouveaux tarifs.

Il est peu probable que ces marges puissent encore être comprimées. Ces taux donnent déjà lieu à des récriminations des agences. De plus, s'il ne paraît pas souhaitable, sur le plan psychologique, d'offrir aux touristes un tarif inférieur à celui offert aux résidents, il n'en reste pas moins que la stimulation des organisateurs de voyage reste nécessaire pour les inciter à orienter les touristes vers les DOM, plutôt que vers les destinations étrangères.

- La logique d'affectation des coûts au sein du réseau d'Air France ne pourrait être éventuellement critiquée qu'après une analyse approfondie et contradictoire de la comptabilité analytique de la compagnie.

On a toutefois noté (source tableau de bord de la DGAC octobre 1981) que dans les résultats financiers d'Air France en 1980, seuls 4 réseaux dont Afrique/Océan Indien et Antilles ont fait l'objet d'une rentabilité positive (respectivement 1,03 et 1,04 pour ces derniers) alors que 8 réseaux ont affiché des pertes avec des rentabilités de 0,89 à 0,97 %, Cette situation ne s'est pas renouvelée en 1981.

10. A la condition que les coûts estimés par cette compagnie se révèlent bien calculés, que l'exploitation se fasse sans aléas et que l'avion soit utilisé d'une manière équilibrée toute l'année sur l'ensemble du réseau de cette compagnie.

- Les coefficients de remplissage moyens des lignes Réunion et Antilles sont respectivement de 67,5 % et 73,8 %.

Ces chiffres peuvent paraître relativement faibles pour des liaisons effectuées en régime de monopole. Ils résultent de deux effets :

— la taille des 747 qui ne permet qu'une régulation demande/offre au jour le jour avec un pas important de quantification.

- les contraintes de service public qui se caractérisent par :
 - une demande de service minimum (au moins un avion par jour en période de basse saison ¹¹)
 - la nécessité de satisfaire aussi complètement que possible la demande en haute saison et notamment les jours de pointe.

• Les coûts spécifiques d'Air France sont évidemment déterminants dans la formation du tarif final. L'analyse des coûts d'Air France sur la liaison Antilles par exemple montre que les postes dont les coûts sont maîtrisables par la compagnie (frais communs, personnels navigants, entretien) constituent 40 % du coût de l'heure de vol.

Les chapitres précédents ont amplement traité le problème des coûts des compagnies IATA. On ne sera pas étonné de constater qu'une compagnie comme British Airways doit avoir une structure de coût comparable à celle d'Air France : ses tarifs sur les Antilles sont voisins de ceux de notre compagnie nationale. On citera à titre d'exemple (tarif mai 82) :

Air France : Paris Antilles en vol	« vacances » haute saison (25 semaines) 3 915 F basse saison (27 semaines) 3.410 F
British Airways : Londres Barbade (cours de la livre 11,02 F)	« excursion » ¹² haute saison (3 mois) 4 240 F basse-saison (2 mois) 3 030 F mi-saison (5 mois) 3 640 F

On notera par ailleurs que plus de 80 % des passagers d'Air France bénéficient des tarifs les plus bas.

2 — Les « charters » sur les DOM : concurrence ou complémentarité

L'analyse qui précède fait apparaître une situation singulière, à savoir *qu'un transporteur ayant un prix de revient brut au siège offert plus élevé qu'un autre transporteur, est en mesure de lui faire concurrence et de remplir ses propres avions.*

11. Cette contrainte est considérée comme allant de soi et ne sera pas discutée.

12. prix les plus bas

Il s'agirait d'un véritable *paradoxe* si les contraintes de service public imposées à la compagnie nationale ne permettaient pas de donner ample explication à ce curieux phénomène.

Ces contraintes de service public ont été estimées ci-dessus.

La logique et l'équité imposent qu'une concurrence, si elle est jugée souhaitable, s'effectue dans des conditions identiques pour chaque transporteur, soit en leur imposant des contraintes identiques soit en compensant financièrement les contraintes de service public pour le seul transporteur qui y est soumis.

Tel n'est pas le cas pour la concurrence de « Nouvelles Frontières » qui commercialise les vols de la compagnie Minerve et à qui n'est imposée que la contrainte de départ de Bruxelles. Avant d'analyser en détail les conséquences de cette concurrence, on peut affirmer d'une manière globale qu'elle est préjudiciable au service public puisque, pour un nombre de passagers transportés donné, le coût total Air France + Minerve est plus élevé que le coût par Air France seul (on a montré que le coût du siège offert de Minerve est supérieur à celui d'Air France, la consommation de carburant au siège aussi). Tel ne serait cependant pas le cas si les prix pratiqués par Minerve étaient si inférieurs à ceux d'Air France (comme pour Lima par exemple) qu'une *nouvelle* clientèle pourrait ainsi être attirée sur ces lignes.

a) Pour étudier plus en détail le préjudice subi par le service public par la dualité de la desserte ainsi effectuée on se placera tout d'abord dans le cas hypothétique où la demande serait *régulièrement répartie* tout au long de l'année et dans les deux sens, et où le départ de Minerve aurait lieu de Paris. Pour un même produit (et cela serait le cas si la compagnie Minerve faisait la preuve de la même ponctualité de ses vols qu'Air France) « Nouvelles Frontières » offrirait encore un tarif inférieur à Air France ; il drainerait donc la totalité d'une clientèle supposée douée de raison ; le processus aboutirait à une situation absurde par excellence, c'est-à-dire que la totalité du trafic serait acheminée par le transporteur qui a le coût de production le plus élevé. Cette dualité ne peut donc être viable et stable que si la diffusion des tarifs les moins chers est contingentée (on ne voit guère sur quel critère) ou soumise à une contrainte (par exemple le départ de Bruxelles). De plus, si des billets à prix réduits associés à certains critères (par exemple sociaux) étaient offerts au public, il va de soi que la solution la plus économique consisterait à acheminer la clientèle ainsi discriminée par le transporteur qui a les coûts les moins élevés, c'est-à-dire par Air France.

On conclut que, dans l'hypothèse d'une demande non saisonnière et non directionnelle, la cohabitation d'un deuxième transporteur ne peut se perpétuer que si l'aéroport de départ induit des contraintes spécifiques. Le départ de Bruxelles, contrairement aux apparences, joue donc en faveur de l'expérience Minerve. Elle ne peut se justifier que par la clientèle étrangère supplémentaire qu'une telle ligne induit peut-être à partir de Bruxelles.

b) En ce qui concerne la *saisonnalité*, ce serait un avantage pour le service public d'être déchargé, même partiellement, de sa contrainte de capacité à offrir pendant les jours de pointe. Mais, sur ce point, il n'y a guère d'illusion à se faire. La

compagnie Minerve n'avait-elle pas écrit elle-même, non sans quelque humour involontaire dans sa lettre proposant des vols « charters » pour la Réunion pendant sa morte saison (lettre du 17 avril 1980 au ministre des Transports) :

« Malgré une amélioration certaine grâce à nos efforts intenses dans ce sens, un déséquilibre profond continue à exister entre les activités saisonnières de l'été et le creux de l'hiver (du 1^{er} novembre à fin mars) qui tend d'ailleurs à se creuser de plus en plus et à mesure des développements croissants de la saison touristique de l'été. Alors que dans le même temps les charges permanentes pour assurer les activités de la haute saison continuent à se développer très rapidement ».

« Cela entraîne dans la pratique des résultats positifs très encourageants acquis pendant la période de haute saison, mais qui sont pratiquement annulés par les charges écrasantes permanentes, en particulier du personnel et aussi des investissements nécessités par la satisfaction des besoins de haute saison. »

On sait bien (voir chapitre IV) que le vrai problème des sociétés de « charters », en France notamment, est de trouver du trafic pendant les mois creux. Leur en accorder sur le trafic d'Air France aurait pour seul effet de reporter les contraintes correspondantes sur la compagnie nationale et de faire payer leurs conséquences aux usagers du service public. En ce qui concerne la *directionnalité* du trafic, les jours de trafic le plus élevé ne sont pas ceux qui assurent à la compagnie nationale le meilleur remplissage moyen ; ce dernier est limité à 83 % (100 % dans un sens, 66 % au retour). Si une compagnie « charter » organisait ces mêmes jours des vols à prix réduits par rapport à ceux d'Air France, et offrait un nombre limité de places, elle pourrait fort bien remplir un avion à 100 % dans les deux sens grâce à cette sélection. Supposons qu'elle offre ainsi un nombre de sièges égal à 10 % de ceux qui sont offerts par Air France.

Si Air France ne diminue pas son offre, son coefficient de remplissage devient $100 - 10 = 90$ % dans un sens et $66 - 10 = 56$ % dans l'autre, soit 72,5 %, et doit donc augmenter ses coûts de 14,5 % (à récupérer sur les usagers du service public).

On pourrait imaginer qu'Air France diminue son offre pour tenir compte de ces vols « complémentaires » à condition que ceux-ci soient garantis au même titre que les siens, ce qui impliquerait d'imposer aux vols « charter » la contrainte de service public correspondante ; on aboutirait ainsi à une nouvelle absurdité qui consisterait à partager un service public entre deux transporteurs dont on sait a priori que le nouveau venu a un prix de production plus élevé que celui auquel le service public était concédé totalement au préalable !

L'analyse qui vient d'être effectuée en détail montre qu'il n'est pas possible, sans artifices (le départ de Bruxelles), d'organiser une concurrence ou une complémentarité entre deux transporteurs ayant des coûts de production inégaux. Dans le cas actuel, c'est la compagnie « charter » qui expose les coûts les plus élevés et son maintien ne peut se justifier, à titre d'alibi ou de geste de

bonne volonté, que sous réserve que l'autorisation donnée ne dégénère pas en menace pour le service public ¹³.

Certains suggèrent qu'un pas de plus soit effectué en ce sens en offrant Lille comme aéroport de départ (on notera toutefois que la piste de Lille imposerait une limitation de charge de 2 tonnes à l'avion concerné soit 20 passagers). On ne conseillerait pas, de toute manière, une telle décision en raison du caractère déstabilisateur de l'opération dont les usagers du transport public feraient les frais, comme on l'a montré ci-dessus.

En conclusion, l'opération Minerve n'est raisonnable que si elle offre un exutoire limité à certaines tensions et que si elle est essentiellement axée vers la mobilisation d'une clientèle de touristes *étrangers* (tant mieux si quelques autres passagers qui en acceptent les contraintes peuvent en bénéficier).

Cette analyse ne serait cependant pas complète si on ne rappelait pas que ses conclusions se retourneraient, sur tous les points, contre la compagnie nationale si un autre exploitant doté d'appareils modernes proposait d'effectuer tout ou partie du service public avec des coûts de production inférieurs à ceux de la compagnie nationale. Cela pourrait s'imaginer.

Le problème des coûts de production reste donc au centre du débat. On est amené sur ce point, aux mêmes conclusions que celles auxquelles le chapitre sur Air Inter avait conduit, à savoir que le *monopole* constitue la solution optimale en ce qui concerne le type d'organisation, mais que le monopole est inapte à assurer la régulation des coûts.

Les conclusions auxquelles on vient d'arriver pour la desserte en cabotage des DOM n'est pas conforme à celle à laquelle avait abouti l'analyse du chapitre IV pour les « charters » en général.

Cette remarque mérite explication.

On a vu, en effet, que la concurrence dans le cadre tarifaire réglementé par l'IATA avait engendré les surcoûts (auxquels la desserte des DOM n'a pas pour autant échappé !) mais aussi la surcapacité.

C'est ainsi que, paradoxalement, la surcapacité (elle-même génératrice de tarification élevée) a donné naissance à un appel de capacité complémentaire offerte par des transporteurs extérieurs au système IATA !

La situation est tout à fait différente dans le cas d'un monopole dont l'offre est ajustée avec soin à la demande et pour lequel les cas de surcapacité ne découlent pas d'une organisation non optimale mais de la fluctuation saisonnière et directionnelle de la demande.

Il n'en reste pas moins que Nouvelles Frontières pourrait faire la preuve qu'il

13. Cela est peu probable car, contrairement à ses vols sur Lima par exemple, le tarif de Nouvelles Frontières sur les Antilles est assez voisin de celui d'Air France.

existe une clientèle qui s'accommode des vols à contresens et que cette contrainte acceptée mérite sans doute compensation tarifaire. Ce point mérite d'être examiné plus en détail.

Il s'agit donc plus d'un problème de tarification que de production ; rien n'empêcherait Air France de mettre à la disposition d'opérateurs de voyages des sièges à prix égal ou inférieur à ceux de Minerve si, moyennant les mêmes contraintes, le service public y trouvait son compte.

3 — Faut-il aménager la tarification commerciale d'Air France ?

La tarification d'Air France prend déjà en compte un tel effort puisqu'il existe un tarif différencié selon la haute et la basse saison.

Cette distinction tarifaire reflète la disparité des coûts de saisonnalité. Elle n'a cependant que peu d'effet de transfert effectif de clientèle d'une saison sur l'autre ; elle n'engendre donc pas d'effet commercial induit majeur.

On peut se demander s'il n'existerait pas, par contre, un type de tarification suffisamment incitatif pour induire une évolution du choix de la clientèle et un effort des organisateurs de voyage au profit des vols les moins chargés au cours d'une saison donnée.

Il serait intéressant d'étudier si, à l'instar de la politique tricolore, il ne serait pas possible d'offrir, dans chacune des saisons, des prix préférentiels sur des vols désignés sans pour autant affecter défavorablement la recette globale : l'étude fine mérite d'être effectuée (si ce n'est déjà le cas) de même que celle de la commercialisation éventuelle par ACI¹⁴ des potentialités correspondantes.

L'examen de l'expérience actuelle de Nouvelles Frontières montre que certains organisateurs de voyages peuvent commercialiser des chaînes de vol avec la contrainte de remplissage équilibré dans les deux sens.

Il convient cependant de se garder d'une illusion qui laisserait croire que la tarification de type « tricolore » sur les liaisons avec les DOM pourrait porter des fruits aussi généreux que sur les liaisons internes à la métropole. Les contraintes d'horaires n'ont guère d'effet sur des liaisons longues. De plus les structures de clientèle sont très différentes puisqu'il existe peu de clientèle à haute contribution pour les DOM (sauf les fonctionnaires !) alors que haute et basse contribution se partagent par moitié en Métropole ; par ailleurs les avions utilisés à 100 % de leur potentiel en haute saison ne permettent pas l'organisation de vols supplémentaires en ne facturant que le coût marginal pendant cette même époque. Enfin, sur les DOM, il n'est pas possible de favoriser sélectivement soit les antillais, soit les touristes, chacune de ces catégories pouvant justi-

14. Air Charter International.

fier également d'un traitement de faveur : les premiers pour des raisons sociales évidentes, les seconds pour des raisons économiques (le tourisme représente une activité, dépassant en chiffre d'affaires celle de l'agriculture par exemple que les autorités et les résidents s'accordent à désirer promouvoir).

Les entretiens sur place font cependant apparaître que l'absence de tout avantage social sélectif (à l'exception de celui consenti aux enfants) est mal ressentie¹⁵ et qu'il devient sans doute nécessaire de progresser en ce sens tout en évitant les errements de la tarification antérieure à celle qui est appliquée actuellement et un glissement généralisé de la recette.

4 — Faut-il aménager la tarification sociale d'Air France ?

Les catégories sociales susceptibles d'être ainsi favorisées pourraient être le troisième âge, les familles nombreuses et les étudiants, les travailleurs antillais à revenu très faible qui, au prix actuel des voyages risquent de se voir couper des possibilités de retour périodique chez eux.

Deux voies d'évolution sont possibles selon que les avantages consentis seraient internalisés ou feraient l'objet d'une contribution externe de compensation de service public.

Internalisation des tarifs sociaux

On a vu que les organisateurs de voyage pourraient être incités (par des tarifs préférentiels sur vols désignés) à mieux utiliser les ressources de la desserte existante.

Il en est de même pour les voyageurs individuels qui pourraient, au prix de certains sacrifices, aménager leurs dates de voyage. Il en est particulièrement ainsi de toutes les catégories d'usagers qui disposent d'une grande liberté dans l'organisation de leur temps (3^e âge) ou de grandes périodes de vacances (enseignants et étudiants) et, dans une certaine mesure, les travailleurs au prix d'une réduction éventuelle de leur période de séjour sur place¹⁶ ou, pour ceux qui le peuvent, de vacances prises hors des périodes de pointe.

Tout passager effectivement transféré d'un vol saturé à un « vol désigné » ou tout voyageur qui effectuerait un voyage supplémentaire pourrait, de ce fait, en théorie, se voir consentir un rabais important sans qu'il en coûte à l'ensemble des voyageurs, sous réserve qu'il accomplisse l'aller et le retour sur des vols désignés.

Une nouvelle palette de possibilités pourrait être offerte à la fois aux organisa-

15. Les exemples d'Air Inter et de la desserte de l'Algérie sont souvent cités avec amertume.

16. Au moins pour une partie de la famille notamment si l'un des parents ne travaille pas, ou s'ils acceptent que leurs enfants voyagent seuls.

teurs de voyage et à des *catégories bien définies d'usagers*. Les rabais à consentir ne peuvent être estimés que par une étude fine qui tienne compte des effets réels d'une nouvelle tarification compte tenu des fuites de « confinement » des bénéficiaires : une nouvelle politique ne peut être mise en œuvre que d'une manière qui tienne le plus grand compte de l'expérience, et qui soit donc prudente et progressive.

L'évolution proposée ci-dessus ne suppose aucun contrôle spécifique des pouvoirs publics, comme le montre l'expérience d'Air Inter (il s'agit de tarifs publiés).

Une mesure plus radicale qui a déjà été proposée antérieurement consisterait à utiliser les places vides au profit des catégories sociales les plus défavorisées. Il s'agirait alors d'une aide à la personne.

Les familles les plus défavorisées pourraient ainsi se voir consentir à titre personnel des voyages à prix préférentiels avec une ristourne liée à la fréquence du retour en vacances au pays, ristourne d'autant plus notable que la périodicité (2, 3 ou 4 ans) est plus longue.

Un tel système suppose un très strict contrôle, par les pouvoirs publics, des revenus des ayants-droit pour éviter les abus qui ont été connus par le passé. Il est très *instable* car sa délimitation présente obligatoirement un certain caractère arbitraire et ne peut qu'avoir tendance à glisser progressivement vers le plus grand nombre.

Ce système de tarification sociale individuelle n'est pas antinomique mais complémentaire de celui de la tarification commerciale sur vols désignés, dans la mesure où, dans cette dernière, les réductions sur vols désignés s'accompagneraient de la restriction de leur accès à certaines *catégories* socio-professionnelles dûment sélectionnées et à des voyages touristiques associés à des contraintes de dates.

On propose d'épuiser les possibilités des vols désignés avant d'accorder éventuellement les avantages accordés nominalelement.

Mais de toute façon, une modulation sociale, même limitée, semble constituer désormais une demande qu'il faut satisfaire ; il n'en faut pas moins veiller avec soin à éviter qu'elle ne déstabilise le système au détriment de la tarification moyenne de l'ensemble du service public.

En cas de succès de l'une et/ou de l'autre de ces nouvelles politiques tarifaires, il serait peut-être possible d'en étendre le champ d'application grâce à la mise en œuvre en basse saison de vols supplémentaires facturés au coût marginal : on a déjà montré que le caractère saisonnier laissait inemployés plusieurs 747 et leurs équipages en basse saison ; la réduction de coût des vols qui résulterait de l'utilisation de cette capacité excédentaire peut être estimée à environ 20 %.

L'ensemble des suggestions qui précèdent couvre le champ des possibilités commerciales de la compagnie qui doivent être distinguées de ce que l'Etat pourrait envisager de faire sur son propre budget s'il l'estimait opportun.

5 — L'intervention financière éventuelle de l'Etat

Le précédent de la continuité territoriale ne saurait être invoqué pour les DOM puisque les tarifs kilométriques sont d'ores et déjà très inférieurs à ceux de la SNCF.

Mais la desserte des DOM comprend actuellement certains avantages tarifaires (réduction pour les enfants) qui dans le cas de la SNCF (avec un éventail d'avantages plus ouvert) font l'objet de compensations.

L'Etat pourrait envisager de consentir une compensation pour les tarifs réduits des enfants ou toute autre compensation de service public en vue de permettre de réduire le prix des voyages de vacances aux cas sociaux correspondants.

Si la technique de tarification réduite sur les vols désignés ne parvenait pas à permettre un glissement substantiel de clientèle à leur profit sans réduire la recette globale, la perte de recette correspondante pourrait, par exemple, donner lieu à une compensation de service public. Le remplissage moyen au cours de l'année s'en trouverait amélioré.

6 — Le tarif « affaires »

Le tarif affaires est de 7 030 francs. Le différentiel de 3 115 francs sur le tarif vacances correspond aux avantages suivants: espacement des sièges augmenté, repas frugal (mais chaud) servi à bord, cinéma, boissons gratuites, enregistrement plus rapide¹⁷, mais surtout une plus grande disponibilité de places pour une réservation au dernier moment, la possibilité de réserver sans acheter simultanément le billet, le plein remboursement du billet en cas de renoncement au voyage, le changement de date sans pénalisation.

Cette justification limitée explique qu'un certain nombre d'hommes d'affaires utilisent le tarif vacances¹⁸. A contrario, on utilise le tarif affaire lorsqu'il n'y a plus de places « vacances » pour un déplacement familial urgent.

7 — Faut-il revoir la flotte d'Air France ?

Contrairement à Air Inter qui dispose d'une flotte très diversifiée (avions de 50 à 300 places) pour adapter d'une manière très fine l'offre à une demande fluctuante mais prévisible, Air France ne peut faire face au trafic des DOM, lui-même affecté de grandes variations saisonnières et journalières, qu'en ajustant le nombre de vols quotidiens d'un type d'avion gros porteur unique (sauf à mettre en ligne des 747 « Combi » à capacité de fret accrue au détriment du nombre de passagers).

17. Cette dernière facilité se révèle bien théorique lorsque le guichet spécialisé ne peut décemment pas être réservé à cet usage en raison du caractère manifestement insuffisant de guichets « vacances ».

18. Sa part du total n'est que de 19 % (et en dessous des prévisions).

On peut, en conséquence, se demander s'il n'existerait pas une place dans la flotte d'Air France pour des avions modernes à plus faible capacité : DC 8 « stretch » ou DC 10. Dans le cas des Antilles un tel avion pourrait sans doute assurer en vol triangulaire la desserte Métropole/Antilles/New York ou Montréal dans la mesure où Air France pourrait consentir des tarifs compétitifs avec ceux des compagnies nord-américaines qui assurent ce dernier trafic.

F — LES AUTRES GRIEFS FAITS A AIR FRANCE

En plus des griefs concernant la capacité, les prix et l'absence de tarifs sociaux, il existe toute une série de reproches faits à Air France et vécus par les élus et les usagers comme autant de preuves supposées d'un « comportement monopolistique » de la compagnie nationale.

Un seul voyage, et quelques conversations, suffisent pour constater la matérialité de certains manquements ou insuffisances ; mais une meilleure connaissance des interlocuteurs et des faits montre qu'il s'agit souvent d'accusations sans preuve ; même si elles ne sont pas fondées, elles sont jugées suffisamment crédibles pour être accréditées par des usagers qui considèrent a priori qu'un monopole ne peut être qu'abusif !

Citons ainsi :

- les conditions d'enregistrement
- la sur-réservation
- le manque de confort à bord
- le comportement des agents de la compagnie
- les passages des agents de la compagnie (GP 2)

De même, Air France est réputée défendre jalousement les droits de trafic qu'elle n'utilise que le jour où d'autres veulent les valoriser à leur profit ; les cas cités sont par exemple :

- la desserte des aéroports périphériques (Bâle-Mulhouse), de province et d'Europe,
- la desserte du Vénézuéla.

Le monopole de fait de « handling » d'Air France aux Antilles est par ailleurs supposé être utilisé comme moyen de dissuasion à l'égard de toute autre compagnie.

Sans avoir pu, ni souhaité procéder à une enquête approfondie sur ces faits hors du domaine de la mission, on peut toutefois apporter un éclairage utile sur certains de ces points.

Il est vrai que les conditions *d'enregistrement*, notamment à Orly, sont discriminatoires notamment en raison du nombre trop faible de guichets ouverts et des circuits « spécialisés » dans l'aérogare d'ORLY qui engendrent confinement et

ségrégation. Tout a évidemment un coût : il conviendrait qu'un débat ait lieu avec les usagers sur l'optimisation qualité/prix du traitement qui leur est fait.

La *sur-réservation* a abouti, en fin 1981, à ne pas embarquer des passagers (au nombre de plusieurs dizaines par vol), tous des antillais, au profit des touristes. Par mauvaise prévision ou malchance, la compagnie a dû procéder à des choix difficiles ; mais, comment un voyageur contraint de retenir et payer sa place à l'avance peut-il comprendre qu'il ait été laissé pour compte.... et à son triste sort (sans être pris en charge par la compagnie jusqu'à son départ effectif et sans recevoir des excuses orales puis écrites circonstanciées) alors qu'il aurait été pénalisé de 540 francs par la compagnie en cas de renonciation de son voyage de son fait ou d'un changement de date répété ou tardif ? L'enquête succincte semble montrer que le tourisme en fin 1981 a été plus florissant qu'en 1980 et que les agences ont moins renoncé à leurs réservations qu'il ne l'avait été prévu par Air France (elles peuvent encore le faire 10 jours avant le départ effectif). La crainte de tels avatars oblige les usagers à arriver plusieurs heures à l'avance aux guichets d'enregistrement, de sorte que le rapport du temps perdu au sol au temps de vol devient aussi élevé que pour un vol intérieur en Métropole ! Les grands coefficients de remplissage se font toujours au détriment de la fiabilité des réservations : les limites à ne pas dépasser constituent un art difficile.

Le *manque de confort à bord* est mieux compris des usagers qui conçoivent la relation qui existe entre le prix et la densification des avions ; par contre on pourrait citer plusieurs cas, par exemple le plus bénin parce que le plus significatif, d'une certaine « incompréhension » : les antillais trouvent blessant que ne soient servis à bord que des jus de fruits métropolitains alors que les DOM sont particulièrement riches en jus de fruits exotiques variés.

Les plaintes sont aussi fréquentes sur le comportement du *personnel au sol* de la compagnie notamment lors des difficultés rencontrées par les usagers ; il faut reconnaître que les incidents sont fréquents, notamment par le manque de places disponibles aux dates souhaitées, et qu'une forte tension pèse sur ces personnels en raison de problèmes qui ne sont pas de leur fait.

Mais leur métier impose un maintien particulièrement avenant et exemplaire auquel la situation de monopole exige qu'il y soit veillé avec une attention scrupuleuse.

L'embarquement de *passagers non payants* de la compagnie en priorité sur les clients est souvent cité ; mais les interlocuteurs qui s'en offusquent admettent n'avoir jamais été témoins de telles pratiques.

Par contre, de nombreux interlocuteurs ne manquent pas d'établir, à tort ou à raison, des relations de cause à effet dans le refus de *diversification des desserts* de la compagnie jusqu'au jour où des tiers souhaitent combler le vide (cas de la desserte Bâle-Mulhouse à la suite de la SATT, du Vénézuéla après la demande d'Euralair).

Le refus d'assurer le *handling* de Minerve (ou précédemment de certaines compagnies européennes) ne manque pas d'être interprété comme une autre

manifestation de comportement impérialiste alors que les privilèges qui sont conférés à Air France en ce domaine impliquent le service des tiers. Une enquête mériterait d'être faite sur le bien-fondé (en terme de surcharge effective de ce service, aux heures considérées) d'un tel refus ou sur les autres raisons qui l'ont motivé. Air France ne peut être autorisée à effectuer une sélection à sa guise au détriment éventuel d'autres compagnies dûment autorisées par le gouvernement.

G — AIR FRANCE ET SES COÛTS

C'est le « monopole » d'Air France qui fait l'objet des plus vives critiques sur le plan local.

Le présent rapport aura sans doute convaincu le lecteur que le monopole n'en constitue pas moins la solution la meilleure si elle est très bien maîtrisée techniquement, commercialement et psychologiquement.

Mais le monopole laisse d'autant plus entier le problème de la régulation des coûts que les comparaisons des tarifs avec ceux qui sont pratiqués dans des secteurs où règne une concurrence non maîtrisée ne sauraient convaincre.

Tant que les gains de productivité permettaient année après année un abaissement progressif des tarifs en francs constants (et même en francs courants sur une longue période), le problème des coûts n'attirait guère l'attention (voir annexe 6 qui rappelle l'évolution des tarifs minimaux qui ont été divisés par 2,6 en francs constants de 1967 à 1981). Les tarifs les plus bas bénéficient à plus de 80 %¹⁹ de la clientèle.

L'effort a été porté à son extrême pour mobiliser les réserves de productivité (densification des avions, offre finement adaptée à la demande en vue de la confection du produit « vacances » ou « voyages pour tous »).

Mais malheureusement l'expérience montre que les coûts au siège offrent désormais tendance, cette ressource étant en voie d'épuisement, à croître aussi vite, voire plus vite que l'inflation.

Certains y voient d'une manière simpliste, ou d'une manière désobligeante, la reprise par le monopoleur des avantages qui lui avaient été arrachés.

D'autres plus lucides, mais donc plus inquiets, décèlent au contraire un effet durable qui ne permettra plus de masquer ou d'éluder le problème des coûts de la compagnie nationale, s'agissant d'une desserte de service public dont les usagers captifs de ce mode sont pour la plupart de condition très modeste.

19. Ces performances sont beaucoup plus brillantes que celles qui ont été réalisées en transport aérien intérieur dans la même période.

H — AIR FRANCE ET SES CLIENTS

L'association des consommateurs nous a remis à l'attention du Ministre d'Etat, ministre des Transports, plusieurs milliers de cartes d'usagers écrites lors d'une campagne effectuée pour critiquer le « monopole » de la compagnie nationale. L'entretien avec les animateurs de cette association montre bien qu'en dépit de tous les griefs, le service et les efforts d'Air France sont appréciés et que les mérites du monopole — que nous avons défendus sans pour autant nous sentir disqualifiés à leurs yeux — sont implicitement compris ; par contre les arguments simplistes qui sont constamment avancés (le kilomètre moins cher que celui de la SNCF) ne portent plus.

La compagnie sera davantage jugée à l'avenir sur son comportement vis-à-vis des usagers *en toute circonstance* et sur son aptitude à créer et à défendre par l'explication (et par les faits) une nouvelle image de marque, que sur la certitude trop fréquemment affichée d'être la meilleure ou d'en donner suffisamment pour le prix consenti. Une telle campagne franche et loyale, accompagnée d'une concertation sur la tarification optimale serait de nature à renverser la tendance.

Il semble qu'il y aurait bien des choses à faire en matière de communication et de concertation et que cette tâche devrait être faite sérieusement et en profondeur pour éviter que la situation de monopole continue à offrir la compagnie nationale en cible à toutes les critiques, même les plus injustes et les plus injustifiées.

Il est proposé, en conséquence, que soit mise en place aux Antilles une commission de concertation de même nature et dans les mêmes formes que celle qui fonctionne à La Réunion et qui fasse une place importante aux usagers et à leurs représentants.

La supériorité du monopole se justifie amplement (on l'a vu ci-dessus) ; mais quels que soient les mérites et le sens du service public des dirigeants d'Air France et de la tutelle, le monopole ne peut conduire aux *avantages optimaux pour les usagers* que si ceux-ci et leurs représentants sont mis en mesure de défendre leurs droits et leurs intérêts en contrepoids de ceux de la compagnie et de ses personnels. Ces concertations actives seront d'autant plus nécessaires et difficiles à l'avenir que les promesses de gains de productivité dus aux avions et à leur densification, ne sont plus à l'égal de ce qui a été connu dans le passé.

Aux Antilles, Air France apparaît par ailleurs, comme l'organisateur de fait, et donc comme le responsable de tout le dispositif de transport (métropole, régional, local). Les mêmes constatations concernant son rôle de bouc émissaire s'appliquent à l'ensemble de son domaine qui doit en conséquence être soumis simultanément à concertation.

Les paragraphes qui suivent, traitent de ces autres liaisons :

3. LA DESSERTE AMERICANO-CARAÏBE DES ANTILLES FRANÇAISES

Les besoins de desserte des départements des Antilles constituent un ensemble de grande complexité comme le montre l'analyse des réseaux et des liaisons.

A — LES RÉSEAUX

Le réseau résulte de la superposition :

- d'un réseau long-courrier (LC) et de ses extensions,
- d'un réseau moyen-courrier (MC),
- d'un réseau court-courrier (CC) et de liaisons de voyages (V).

B — LES LIAISONS

Les liaisons à établir peuvent être classées selon 6 groupes :

- liaisons avec la métropole et l'Europe (LC)
- liaisons directes avec New-York et le Canada (LC)
- liaisons entre les grandes Caraïbes selon l'arc Miami/Caracas (MC et CC)
- liaisons inter-départementales (MC et CC)
 - Martinique/Guadeloupe (dite « inter-îles »)
 - Martinique et Guadeloupe/Guyane
- liaisons intra-départementales (CC et V)
 - « dépendances » de la Guadeloupe (Les Saintes, Désirade, Marie-Galante, St-Martin (F), St-Barthélémy)
 - liaisons internes à la Guyane
- liaisons de proximité caraïbes (CC et V)

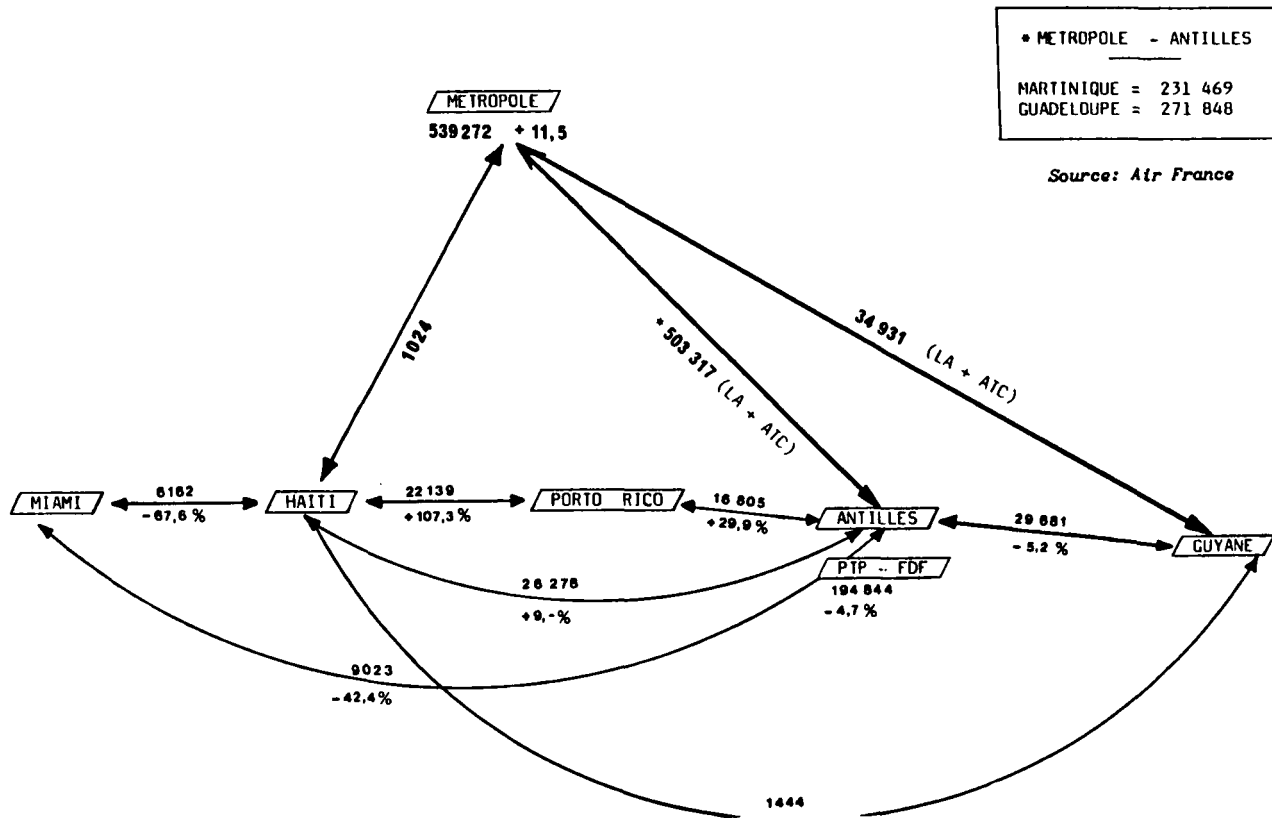
Le schéma ci-après fait apparaître les degrés de dépendance de ces liaisons et plus particulièrement de la « *liaison inter-îles* » qui procède de la superposition d'une partie de chacun des réseaux LC, MC et CC.

C — LES OBJECTIFS

Les objectifs à fixer au transport aérien antillais sont au nombre de quatre :

- Inclusion des DOM dans leur environnement socio-économique et politique Amérique/Caraïbe (liaisons régulières)

RESEAU ANTILLES/GUYANE ET CARAIRES - COURANTS DE TRAFIC ANNUEL 1980



- Développement du tourisme, notamment nord-américain
 - tourisme de base pour alimenter l'hôtellerie
 - tourisme complémentaire de croisière inter-caraïbe, ou d'excursions
- Satisfaction de tous les besoins de desserte intérieure inter et intra départementaux (cabotage) et notamment des besoins sociaux.
- Conquête pour le pavillon national de la part maximale qu'il est susceptible d'acheminer.

D — LES DÉFICIENCES ACTUELLES

Chaque type de liaisons pose des problèmes spécifiques au regard des objectifs cités.

Avant de rechercher les dispositions nouvelles à proposer, il convient d'analyser les déficiences constatées.

1 — Objectif A: liaisons avec l'environnement économique nord-américain.

D'une manière générale les liaisons régulières entre les grandes Caraïbes et entre celles-ci et Miami (et depuis peu le Venezuela) sont de qualité satisfaisante en offre (capacité, fréquences).

La liaison avec Miami ouvre la porte à une desserte très diversifiée de l'Amérique du Nord, voire de l'ensemble des deux continents américains et de l'Extrême-Orient.

Par contre, les liaisons avec les nombreux petits Etats Caraïbes et Guyanais sont très dépendantes des horaires au sein du réseau qui les touche : les correspondances sont souvent difficiles ou aléatoires ; le transport de remplacement pour des déplacements urgents, ou rapides, n'est constitué que par l'aviation de voyage (avion affrété ou avion taxi) qui joue un grand rôle dans cette région.

2 — Objectif B: développement du tourisme

B1 — La saison 1980/81 du tourisme nord-américain ayant été très médiocre, les autorités responsables ont cru pouvoir incriminer la mauvaise qualité des dessertes aériennes.

Au contraire, le cours du dollar aidant, la saison 1981/1982 s'est révélée excellente ; l'expérience a montré que les organisateurs de voyage (et plus particulièrement le Club Méditerranée) ont été en mesure de passer des accords satisfaisants avec des compagnies étrangères pour acheminer la clientèle depuis New-York et le Canada ; les vols correspondants d'American Airlines et d'Air Canada sont pratiquement des « charters » régulièrement programmés pour le Club Méditerranée qui offrent la faible fraction de places résiduelles

aux autres clientèles ; les avions utilisés sont des avions modernes, de 180 à 250 sièges, bien adaptés à ces besoins.

La haute saison touristique correspond à une période pendant laquelle les compagnies nord-américaines disposent de matériels et d'équipage. Il n'y a donc pas lieu de craindre une pénurie de transport, sous réserve que les organisateurs de voyages négocient les accords nécessaires en temps opportun.

Les vols réguliers en provenance de Miami (et par correspondance de nombreux autres points d'origine américaine) offrent aussi de larges possibilités d'accès aux DOM Antillais par voyage individuel (ou de groupe à prix réduit) sans que le besoin de « charters » spécialisés se soit réellement manifesté jusqu'à ce jour.

En basse saison touristique c'est manifestement le peu d'attrait pour les Antilles qui limite le trafic nord-américain.

En ce qui concerne l'origine métropolitaine, les demandes portent essentiellement sur l'amélioration des coefficients d'occupation en basse saison (l'hôtellerie est à peu près saturée en haute saison).

Notons toutefois que peu d'espoir existe d'une nette augmentation de fréquentation métropolitaine en été ; le transport des enfants renchérit un voyage déjà coûteux, alors qu'on trouve le soleil plus près en Europe. Le problème du transport est secondaire et pourrait, si besoin, trouver des solutions adaptées.

B2 — Le tourisme de croisière est assuré par les lignes régulières dont certaines (Eastern Airlines) consentent, à cet effet, des prix avantageux.

Le tourisme d'excursion autour des DOM dispose de bonnes dessertes court-courrier ainsi que de larges possibilités d'organisation de petits « charters » (plus ou moins régulièrement programmés), et de vols d'avions-taxis. Cette activité est limitée par son prix prohibitif pour une large fraction de la clientèle touristique en vacances aux Antilles françaises.

3 — Objectif C : liaisons départementales

Les besoins de desserte intra et inter-départementale sont relativement bien assurés en capacité et en fréquences offertes.

Mais le transport aérien reste cher (en raison des étapes courtes et des débits faibles ; de plus, il ne fait l'objet d'aucune tarification à but social). Il ne reçoit *pas de subvention* (sauf celles qui résultent des pertes accumulées et sauf cas particuliers).

Il est patent que les objectifs élémentaires de service public sont fort mal atteints de ce point de vue, puisque les voyageurs sont pratiquement captifs du mode de transport aérien.

Les ressortissants réclament des tarifs sociaux ; ils se fondent à cet effet sur les dispositions prises en Métropole en faveur des transports de surface, ou se réfèrent plus simplement à la tarification tricolore d'Air Inter.

4 — Objectif D: le pavillon français

Le pavillon national détient le monopole de la desserte intra et inter-départementale.

Il assure une part honorable du trafic court et moyen courrier mais il est entièrement absent du trafic direct long courrier vers New York et le Canada.

Certains pensent que ce trafic pourrait être développé et qu'une part plus importante devrait revenir au pavillon français.

Avant de tenter d'estimer la part que pourrait conquérir le pavillon français dans le secteur Caraïbe, il est nécessaire de préciser la demande globale et la répartition actuelle des trafics effectués.

a — La demande

Les Caraïbes reçoivent environ 2/3 de leurs visiteurs par avion. Les îles les plus fréquentées sont dans l'ordre

Porto Rico	2 180 000	visiteurs
Bahamas	1 905 000	"
Iles Vierges (US)	1 190 000	"
Antilles françaises	552 000	"
Jamaïque	540 000	"
Barbade	526 000	"
République Dominicaine	525 000	"
Antilles Néerlandaises (Aruba, Curaçao, Bonaire)	412 000	"
Saint-Martin	350 000	"
Trinidad et Tobago	300 000	"

Les Antilles françaises reçoivent 6 % du total.

Le trafic aérien inter-Caraïbes achemine 1,5 millions de passagers (1980). Le pavillon français en transporte 260 000 dont les 3/4 entre la Guadeloupe et la Martinique ; la part du pavillon français sur le reste du trafic est donc de 4,5 %, c'est-à-dire un peu inférieure à sa part de visiteurs.

La part du pavillon des Etats Unis est de près de 70 %.

Les « charters » ne représentent que 11 % du total ; la part théorique que la France peut espérer conquérir, toutes choses égales par ailleurs, est donc très faible (5 à 6 000 passagers).

L'analyse plus fine du trafic entre les îles montre que la moitié du trafic total est acheminé sur 3 liaisons.

San-Juan/St-Domingue	351 000	passagers
Martinique/Guadeloupe	211 000	"
Pointe-à-Pitre/Dépendances de la Guadeloupe	229 000	"

Le reste du trafic inter-îles est très dispersé entre des petites liaisons.

Au départ des Etats-Unis les Antilles françaises n'occupent que la 12^e place pour la Martinique (88 300 passagers) et la 14^e place pour la Guadeloupe (65 500 passagers).

Le Vénézuela a fourni (en 1980) 10 000 passagers acheminés à 75 % par Air France.

Les statistiques de l'aéroport de Fort-de-France (annexe 7) donnent une analyse plus fine des courants de trafic. Une étude effectuée par le Centre régional d'observation de l'activité touristique en mai 1981 (annexe 8) permet de préciser leur origine.

b — Les flottes

A l'exception des Etats-Unis (et de Cuba) la flotte moyen et court-courrier (50 places et plus) basée dans l'ensemble des Etats Caraïbes se limite à :

8 B 727, 9 DC 9 (dont 4 à Tobago, 2 à la Jamaïque, 4 aux Antilles néerlandaises), 12 HS 748 (avion de la classe F 27) et 2 F 27 (France).

Il n'existe pas de B 737 basé dans la région.

c — Le réseau Air France

Le réseau Air France est composé

- d'un réseau international 168 350 passagers (75 % des PKT)
- d'un réseau national 218 000 passagers

Une partie importante du réseau international est effectuée entre deux territoires étrangers (6^e liberté) et présente donc une certaine fragilité :

Miami/Port-au-Prince	: 32 700 passagers
Port-au-Prince/San-Juan	: 17 560 passagers
Miami/St-Martin	: 7 580 passagers
San-Juan/St-Martin	: 9 580 passagers
	67 420 passagers

Air France a abandonné la liaison des Antilles françaises vers St-Martin à Air Guadeloupe ainsi que la liaison en saut de puce au sud de la Martinique à Air Martinique qui a renoncé à son tour.

La part française des Antilles françaises vers :

- Miami est de 41,6 %
- Port-au-Prince est de 98,8 %
- San-Juan est de 28,2 %

En raison des pertes enregistrées (de l'ordre de 10 MF), et de la tendance à leur accroissement, Air France a réaménagé son réseau (en avril 80) en remplaçant les 2 B 737 par 1 B 727 de capacité supérieure mais de moindre coût au siège offert. Nul ne nie que le service rendu s'en est trouvé affecté, mais les pertes ont été stabilisées.

E — COMMENT MIEUX SATISFAIRE LES OBJECTIFS

1 — Objectif A: liaisons avec l'environnement économique nord-américain

On a vu que l'inclusion des Antilles françaises dans leur contexte socio-économique et politique Caraïbe et américain ne peut pas être considérée comme défailante ; les améliorations sont du domaine des mesures pragmatiques à prendre chaque fois que les circonstances s'y prêtent (cas par exemple de la nouvelle liaison avec Caracas).

2 — Objectif B: développement du tourisme

B1. L'amélioration du remplissage du système hôtelier est plus l'affaire des hôteliers (agissant par eux-mêmes ou par l'intermédiaire d'organismes de voyages imaginatifs et actifs) qu'un problème spécifique de transport aérien ; il se pose surtout en basse saison. La prospection plus diversifiée (notamment en Europe), la confection de « produits » bien adaptés à chaque saison constituent les éléments essentiels du succès. La naissance d'un tourisme basé sur l'accueil dans les familles apparaît également comme un fait encourageant.

Pour le trafic en provenance de l'Amérique du Nord, l'expérience du Club Méditerranée prouve que des transporteurs aériens peuvent être trouvés à bon compte pour des vols régulièrement programmés. Des organismes de voyages de taille suffisante, ou un GIE des hôteliers dans le cas contraire, pourraient obtenir des services et des conditions équivalentes en cas de besoin.

En ce qui concerne l'objectif B2 (tourisme d'excursion) on n'enregistre guère de réclamations compte tenu du nombre suffisant des petits avions et de F 27 bien adaptés au besoin... au prix près.

3 — Objectifs C: aspects sociaux

Si l'Etat et/ou les collectivités régionales et locales le décidaient, il serait bien sûr possible de réduire les tarifs pour certaines catégories d'usagers, grâce à des subventions appropriées.

A moins d'étendre à tous le bénéfice d'une réduction tarifaire éventuelle, il serait nécessaire de procéder à une analyse typologique des courants effectifs de trafic de cabotage, en vue de préciser les catégories d'usagers, leur nombre et leurs besoins satisfaits ou insatisfaits.

Pour déceler les possibilités éventuelles d'une tarification tricolore et des contraintes associées, cette analyse devrait être complétée par celle de coefficients de remplissage de chaque vol et des degrés de liberté dans le comportement de chaque catégorie d'usagers notamment vis-à-vis de l'horaire des vols et de leur souplesse quant au choix de la date, de l'heure ou de la durée du voyage.

Le lancement d'une telle étude est vivement recommandée pour l'ensemble des vols domestiques Caraïbes en vue de déterminer la faisabilité de mesures qui

seraient particulièrement appréciées localement. Corrélativement, il serait souhaitable de s'interroger sur la place que pourrait prendre à l'avenir le transport maritime.

Le transport maritime

On peut prendre ainsi l'exemple de la liaison Guadeloupe/Marie-Galante dont le trafic est le plus considérable (1 34 000 trajets/an).

Cette liaison soulève un flot de critiques véhémentes envers Air Guadeloupe : service sur place inexistant, déficience de la réservation, tarif élevé, etc. Par ailleurs, elle est considérée comme indispensable à la vie des Marie-Galantais, qui ont un besoin permanent d'aller sur l'île principale.

À l'examen, la demande d'amélioration de la desserte aérienne laisse sceptique. Il existe une liaison maritime qui a compté 50 000 passagers par an, alors que l'archipel des Saintes a cinq fois plus de clients par mer que par air. Par ailleurs, la liaison maritime est indispensable pour les marchandises, service qu'elle assure de façon critiquable. Enfin, étant donné la distance et la difficulté du trajet entre l'aérodrome du Raizet et la Préfecture de Basse Terre, on va plus vite de Marie-Galante à la Préfecture par mer que par air²⁰. L'idée vient de se demander s'il ne vaudrait pas mieux améliorer la desserte maritime que la desserte aérienne. Or c'est la seconde voie la plus onéreuse qui a été choisie au prix d'une dépense considérable pour mettre la piste de Marie-Galante en mesure de recevoir des F 27. On a peut-être, par mode, engouement ou toute autre raison, choisi le mauvais parti. On sait, malheureusement, combien il est difficile d'améliorer une desserte maritime, en raison de l'absence de réglementation permettant d'instaurer une coordination.

Il nous semble cependant tout à fait nécessaire de procéder à une étude sérieuse comparant les différentes solutions de desserte de Marie-Galante, ou plutôt les différentes propositions de desserte maritime et aérienne. Cette étude devrait associer étroitement la collectivité locale (région ou département). Il n'est pas exclu qu'elle conclue à une prise en compte par cette collectivité d'une amélioration de la desserte maritime.

Outre les Saintes, d'autres îles sont desservies tant bien que mal ; l'engagement de la collectivité sur Marie-Galante peut faire naître d'autres réclamations. Dans le court délai de notre mission, il ne nous a pas été possible de traiter à fond ce problème, qui mérite, répétons-le, une étude séparée. Disons seulement qu'il nous paraît très loin d'être évident que l'amélioration du transport aérien soit la meilleure solution, ou la solution exclusive.

Si ce n'est pas le cas, et si l'avenir voit une amélioration du transport maritime avec une diminution corrélative du trafic aérien, c'est cependant un problème

20. La CCI de Basse Terre va organiser un service aérien direct à partir du petit aérodrome de Basse Terre.

de plus qui serait posé à Air Guadeloupe. Le moment n'est peut-être pas pour autant le plus mauvais pour poser les problèmes simultanément.

4 — Objectif D: le pavillon français

a — Les invariants et les contraintes

Afin de déceler les solutions susceptibles de permettre d'améliorer la situation, il est nécessaire de faire le bilan des invariants et des contraintes.

- Les droits de trafic

Les liaisons internationales sont assurées par Air France et par les compagnies étrangères concurrentes. La situation en ce qui concerne les droits de trafic est différente selon qu'il s'agit de troisième et quatrième ou de cinquième liberté. Les droits avec les USA, le Canada et le Venezuela font partie intégrante des droits d'ensemble négociés entre la France (dont les DOM sont évidemment indissociables) et ces pays pour l'ensemble de leurs liaisons ; des contraintes peuvent en résulter pour la desserte des Antilles : les bons compromis sont une affaire d'ordre national, mais toutes les régions intéressées doivent être dûment informées et consultées en temps opportun.

Les droits de trafic avec les Petites Caraïbes résultent plus de situations anciennes et d'accords amiables que de négociations systématiques entre le grand nombre d'Etats (nouvellement) souverains concernés. L'existence d'une compagnie multinationale, la LIAT, à laquelle participent plusieurs Etats ex-Britanniques ne simplifie pas le problème (il ne présente cependant aucun caractère d'acuité).

- Les coûts des compagnies françaises

Il serait illusoire de tenter une action d'envergure dans la région sans prendre conscience au préalable du handicap majeur constitué par le coût des transporteurs aériens français.

En ce qui concerne le long et moyen courrier aux Caraïbes les coûts d'Air France ne permettent pas à la compagnie nationale de se battre à armes égales pour trois raisons majeures :

— ses coûts de production ²¹ sont en général plus élevés que ceux des compagnies américaines et l'écart a tendance à se creuser plutôt qu'à se combler (cf. chapitre IV).

— ses coûts de production aux Antilles sont grevés de surcoûts spécifiques liés aux avantages consentis aux agents qui y sont en service : un pilote de 737 y était, dit-on, plus payé qu'un pilote de B 747 le plus ancien et son contrat le limitait comme ce dernier à quatre étapes par jour.

21. On notera cependant qu'une réduction de 8 % de ces coûts permettrait d'équilibrer ce réseau.

— les compagnies américaines et canadiennes opèrent près de leurs bases, dont l'arc caraïbe ne constitue qu'une simple extension ; les compagnies américaines consentent des contractions tarifaires considérables pour les vols en prolongation de vols intérieurs ; Eastern étend le bénéfice aux Antilles de sa carte domestique à trajets illimités et consent des tarifs de croisière à arrêts multiples à des prix défiant toute concurrence.

Pour pouvoir *maintenir sa présence*, sans déficits trop considérables, Air France a été amené à minimiser ses coûts en mettant en ligne l'appareil le plus gros autorisé par le type d'exploitation concerné. Nul ne nie que le B 727 offre moins de possibilités et de souplesse que les 2 B 737 en service précédemment : mais ces derniers engendraient un déficit plus important en raison de son équipage à 3, mais pas seulement pour cette cause importante. On ne dispose pas à ce stade, et à titre de comparaison, de propositions de prix à l'heure de vol du B 737 (qui pourrait être exploité par une autre compagnie française)²² ni de la comparaison de ce coût avec celui des compagnies américaines, Eastern p.e.).

Un problème de même nature se pose pour le court-courrier face à la LIAT et aux compagnies caraïbes en raison de la disparité des salaires et charges sociales, accrue par l'influence probable des salaires d'Air France sur ceux des compagnies locales françaises.

En 1978, la recette unitaire d'Air France (réseau international Caraïbe) était de 0,327 francs contre 0,517 francs pour des liaisons de même type Paris-Europe (Air France n'en supportait pas moins un déficit de 12,4 MF cette même année).

Même les compagnies américaines s'y installent d'une manière peu stable (Eastern vient de se retirer en 1981 de plusieurs liaisons notamment Antilles françaises/San-Juan et Miami/Port-au-Prince).

La hausse du dollar donne cependant un ballon d'oxygène provisoire à Air France.

En conclusion, il convient donc de se pénétrer du fait que tout nouvel intervenant éventuel devrait se mesurer aux compagnies américaines et aux quelques compagnies locales ayant elles-mêmes des prix de revient faibles (notamment en frais de personnel).

- Contraintes sur les liaisons inter-îles (Martinique/Guadeloupe)

Superposition des réseaux

On a vu que la liaison inter-îles est à l'intersection des trois réseaux long, moyen et court courrier. Elle achemine actuellement 190 000 passagers dont :
114 000 (60 %) LC et MC par Air France
76 000 (40 %) CC en sous-traitance d'Air France

22. La société française Euralair fait une proposition de cette nature sous le pavillon d'Air Martinique ou en sous-traitance d'Air France.

b — Les compagnies régionales

Air France bénéficie des droits de trafic interdépartementaux ; la compagnie nationale a toujours eu pour principe de partager la sous-traitance d'une partie de l'inter-île à parts égales entre la compagnie guadeloupéenne (Air Guadeloupe) et la compagnie Martiniquaise (Air Martinique) ; cette dernière s'étant montrée défaillante, c'est actuellement Air Guadeloupe qui bénéficie, en principe à titre transitoire, de la totalité de cette sous-traitance qui lui apporte ainsi 2 400 heures de vol d'un F 27 (à 50 places).

Toute solution impose comme contrainte de ménager d'une manière égalitaire les intérêts des deux compagnies régionales.

Or, les deux compagnies régionales sont dans une position très différente du double point de vue de leur potentiel et de leur situation financière.

Air Guadeloupe dispose d'un fonds de commerce de desserte inter-départementale qui lui apporte respectivement :

- 134 000 passagers sur Marie-Galante
- 52 000 passagers sur St-Barthélémy
- 20 000 passagers respectivement sur les Saintes, la Désirade et St-Martin.

Elle utilise à cette fin un F 27 et des appareils de plus petite capacité (Twin Otter).

Situation d'Air Guadeloupe

La compagnie guadeloupéenne traverse depuis plusieurs mois une crise extrêmement sévère, d'une part, et se trouve sérieusement contestée par les usagers d'autre part.

Il serait fastidieux de réécrire l'histoire des avatars qui l'ont mise dans cette situation. Constatons cependant qu'Air France y est étroitement mêlée de deux façons :

- actionnaire ²³ à 45 % elle a fourni à Air Guadeloupe son directeur, jusqu'à une époque récente.
- principal client d'Air Guadeloupe, elle l'a affrétée pour la desserte inter-îles à des conditions qui semblent équitables.

Les récriminations locales contre Air Guadeloupe ne manquent pas de se retourner contre Air France bien que la compagnie nationale ait consenti à passer l'éponge sur une partie de la dette d'Air Guadeloupe à son égard (1 MF sur 8), geste d'apaisement mais qui a conforté les soupçons (il n'y a pas que des avantages à se trouver en position de monopole !).

23. Les autres actionnaires sont le Département (46 %), l'Etat (5 %) et la CCI (4 %).

La tutelle de la compagnie nationale n'a pas été une garantie de gestion saine. Les salaires d'Air Guadeloupe sont très élevés, l'emploi du personnel peu rentable, le budget en désordre, etc.

Après plusieurs crises, la situation est la suivante :

— Air Guadeloupe possède deux DC 3 inemployés et à vendre, 2 F 27 et 4 Twin Otter.

— une partie du personnel a été licenciée. Le reste a renoncé, en 1981, à 70 % du 14^e mois pour aider la compagnie à survivre. Les structures restent cependant très lourdes (33 pilotes par exemple).

— les salaires restent encore élevés ; le personnel navigant a une convention collective de type métropolitain mal adaptée au trafic local.

— le département a versé 1 MF de subvention et s'interroge sur l'avenir.

— le président d'Air Guadeloupe est actuellement un Conseiller Général qui prend sa tâche très au sérieux mais qui se trouve confronté à une situation bien difficile. Bien entendu, le personnel est extrêmement inquiet et nerveux.

En bref, on est arrivé là,

— par une mauvaise gestion

— par un emploi illogique du matériel (le matériel lui-même était-il optimal ?)

— par une politique d'emploi laxiste.

Air Martinique ne dessert actuellement que des liaisons caraïbes locales ; la Martinique n'est pas, comme la Guadeloupe entourée de dépendances. La nouvelle société C3A qui a repris la marque d'Air Martinique à la suite de la faillite de cette dernière, s'est profondément réadaptée (par licenciements et réductions de salaire) à la tâche limitée qu'elle assume actuellement.

Mais l'ambition des nouveaux propriétaires est double :

— un objectif *limité* : développer le trafic « caraïbe local » grâce à des prix de revient compétitifs et rechercher des coopérations avec les Etats voisins soucieux de sortir de la LIAT.

— un objectif *ambitieux* : exploiter dans la région un B 737 en « charter » et si possible en ligne régulière en coopération avec Air France (ou en sous-traitance). Les essais de recherche de trafic de « charter » pour la saison 1981/1982 se sont révélés infructueux, sans aucun doute en raison de la campagne tardive (organiser toute la chaîne de l'hôtellerie du voyageur au client nécessite une année pleine) mais plus vraisemblablement pour les raisons exposées ci-dessus (coûts du pavillon français, tarifs promotionnels divers des concurrents dont Eastern Airlines, peu de trafic « charter » dans la région).

c — Les solutions pour la « desserte inter-îles »

L'analyse du problème et des contraintes fait apparaître qu'il existe peu de solutions réalistes et équitables pour résoudre le problème des liaisons inter-îles.

- Le partage des heures de F 27 déstabiliserait Air Guadeloupe sans permettre pour autant à Air Martinique une utilisation rationnelle d'un tel appareil.

- La mise en œuvre d'un B 737 pour l'inter-île

- n'utiliserait qu'un tiers du potentiel d'un tel appareil.

- déstabiliserait Air Guadeloupe dans une moindre mesure puisque cette société pourrait normalement trouver l'emploi d'un F 27 pour les liaisons avec les dépendances et pour effectuer certains « charters » au profit des deux départements.

Pour que cette solution soit acceptable, il faudrait :

- que les intérêts des deux départements et des deux compagnies soient respectés pour cette exploitation conjointe.

- qu'Air France exploite en sous-traitance les deux tiers du potentiel d'un B 737 sur son réseau Caraïbe, ou une quantité un peu moindre d'heures de vol de cet appareil — à due concurrence du nombre d'heures de « charter » qu'elle pourrait effectuer par ailleurs sous pavillon propre.

La première condition sera difficile à remplir en raison de la disparité actuelle des conditions d'emploi et de salaires dans les deux compagnies régionales : l'exploitation commune d'un B 737 créerait des emplois qui compenseraient certaines suppressions d'emplois à Air Guadeloupe corrélatives à la suppression d'un F 27, mais les autres emplois déjà surabondants à Air Guadeloupe pèseraient d'un poids insupportable dans les charges d'Air Guadeloupe à activité ainsi réduite. La création d'une nouvelle société (ou d'un GIE) ²⁴ imposerait une révision complète des conditions d'emploi et de salaire des personnels d'Air Guadeloupe.

La deuxième condition suppose que, dans les conditions de coût du B 727 d'Air France (et éventuellement d'un B 737 par exemple d'Euralair), il soit possible d'envisager une promotion résolue d'un trafic moyen courrier dans l'arc Caraïbe. Malheureusement, aucune étude sérieuse ne semble encore avoir été faite en ce sens jusqu'alors : les propositions n'en sont encore qu'au niveau des déclarations de principe ; il faudrait s'atteler à la tâche.

Si l'ensemble de ces deux conditions ne pouvait pas être rempli, on ne pourrait plus guère envisager que deux possibilités extrêmes dont l'une est inacceptable et l'autre peu réaliste à ce stade.

- laisser pourrir la situation

- construire une compagnie régionale chargée de l'ensemble des dessertes y compris celles qui sont assurées par Air France (qui ne conserverait que la liaison tournante inter-îles en 747) ; les liaisons internationales de l'arc caraïbe

24. Groupement d'intérêt économique.

seraient alors effectuées en sous-traitance d'Air France, qui en assurerait la commercialisation. Cette dernière condition est impérative en raison de la présence d'Air France à l'étranger, indispensable en toute circonstance, pour la commercialisation de l'ensemble de son réseau.

La mise sur pied d'une compagnie régionale ne peut résulter que d'une décision politique mûrement réfléchie par tous les protagonistes (Etat, régions, départements, CCI) et impose que toutes les conséquences en soient pesées ; on peut craindre que les syndicats (Air France, Air Guadeloupe) y fassent obstacle.

Il n'est donc pas possible de proposer une solution in abstracto ; par contre il est vivement recommandé que tous les éléments d'appréciation soient mis sur la place publique et qu'une réflexion régionale soit organisée avec tous les partenaires en vue de mettre au point et de négocier une solution viable.

ANNEXE 1 A

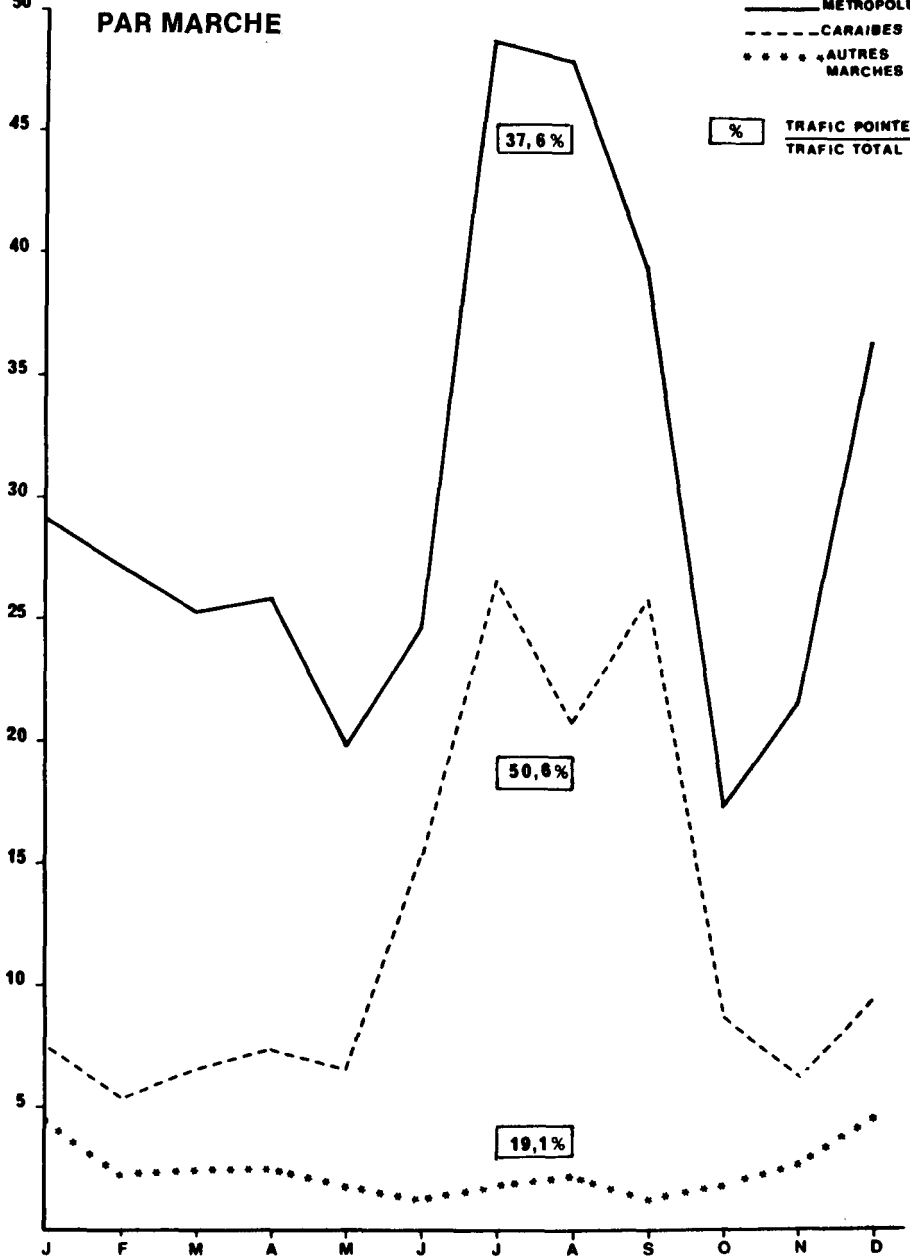
Source: Air France

MILLIERS
COUPONS
50

SAISONNALITE DU TRAFIC 1980
PAR MARCHÉ

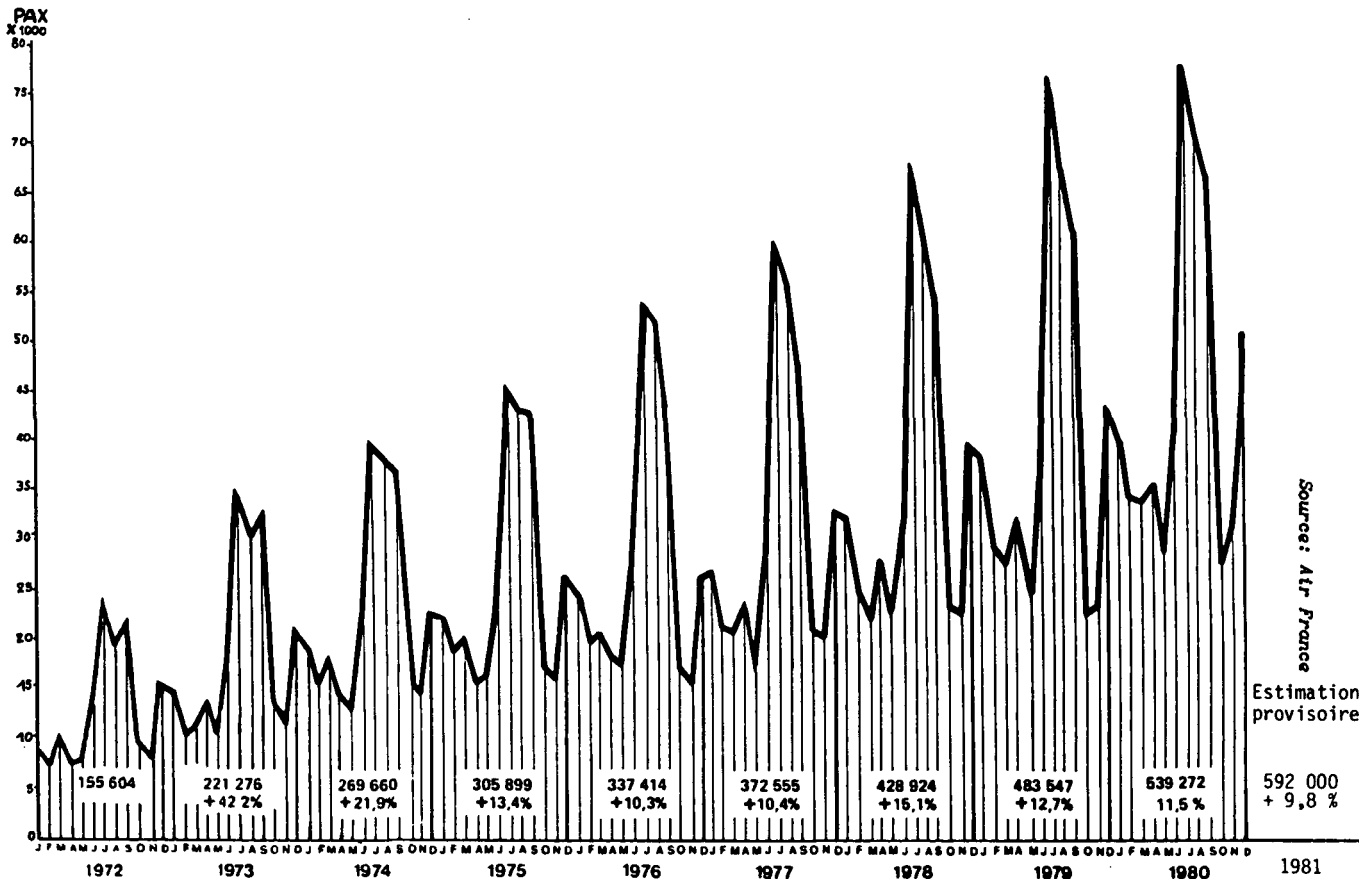
— METROPOLE
- - - - - CARAIRES
* * * * * AUTRES
MARCHES

% $\frac{\text{TRAFIC POINTE}}{\text{TRAFIC TOTAL}}$

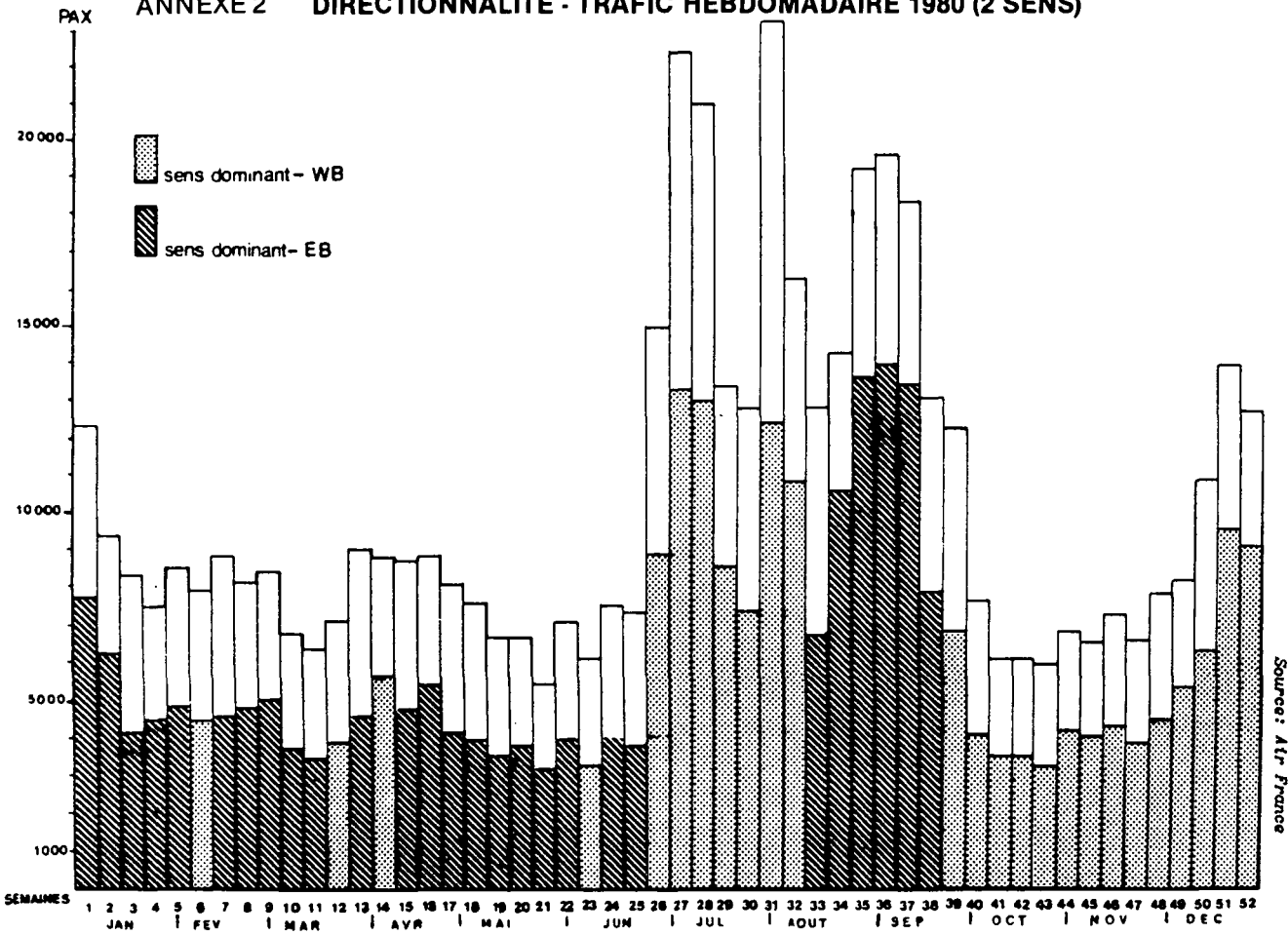


ANNEXE 1 B

HISTORIQUE DES TRAFICS MENSUELS METROPOLE/ANTILLES/GUYANE 1972/1980



ANNEXE 2 DIRECTIONNALITE - TRAFIC HEBDOMADAIRE 1980 (2 SENS)



Source: Air France

ANNEXE 3

COÛT COMPARÉ EN MARS 1980 D'UN B 747 AIR FRANCE ET D'UN DC 8-53 EXPLOITÉ AU MOINDRE COÛT PAR UNE COMPAGNIE TIERCE SUR PARIS/RÉUNION AVEC UNE ESCALE TECHNIQUE INTERMÉDIAIRE

(en francs à l'heure de vol)

	B 747 (492 sièges)	DC 8-53 (189 sièges)
Frais communs	3 862	1 150
Assurances	454	220
TVA + redevances passagers	739	380
PNC	4 208	2 300
Touchées	3 305	1 500
Redevances aéroportuaires	1 313	700
Commissariat	2 792	1 400
PNT	4 095	3 500
Carburant	18 883	11 000
Aide navigation	645	320
Entretien	6 542	3 200
	46 838	25 670
Frais avion	6 876	1 400
	<u>53 714</u>	<u>27 070</u>
Contribution frêt	- 700	-
Coût à l'heure de vol (hors frais commerciaux)	53 014	27 070
Temps de vol par rotation*	23 h 40	23 h 40
Coût à la rotation	1 252 190	639 393
Coût au siège (hors frais commerciaux)	2 545	3 383

* En fait, le temps de vol d'un DC 8-53 sur Paris/Réunion/Paris serait supérieur d'environ 1 heure à celui du B 747.

Source : Air France.

**COÛTS COMPARÉS EN 1982 DU B 747 ET DU DC 8-53
SUR PARIS/ANTILLES**

(En francs à l'heure de vol)

Postes de dépenses	B 747 (492 sièges)	DC 8-53 (189 sièges)
Frais communs	6 459	800
Assurances avion	344	} 397
Assurances passagers	140	
TVA + redevances passagers	1 390	supposées intégrées dans frais communs
PNC	4 910	2 300
Touchées	4 873	} 2 000
Redevances aéroportuaires	1 532	
Commissariat	4 043	1 400
PNT	4 863	} 3 500
Entraînement PNT	859	
Carburant	26 228	14 860
Aide à la navigation	994	500
Entretien	9 208	3 200
Sous-total	65 843	28 957
Frais avion	8 445	960
Coût à l'heure de vol (hors frais commerciaux)	74 288	29 917
Temps de vol par rotation	16 h 20	17 h 00
Coût à la rotation	1 213 123	508 589
Coût au siège (hors frais commerciaux)	2 466	2 691

Source : Air France

Le 21 avril 1982

COÛT DE LA SAISONNALITÉ DE L'EXPLOITATION D'AIR FRANCE SUR LA RÉUNION ET SUR LES ANTILLES EN 1982

1 — Sur la Réunion

Le coût de la saisonnalité de l'exploitation d'Air France sur la Réunion avait fait l'objet d'une étude spécifique établie initialement le 26 mars 1981 pour répondre à une première demande de M. Villiers. La présente note actualise l'étude précitée en se basant sur le programme 1982 édition 2 et les coûts correspondants.

Une saisonnalité très accentuée de l'exploitation se traduit par des surcoûts sur pratiquement tous les postes de frais : agents au sol embauchés pour faire face à la pointe et qu'il n'est pas possible de licencier, heures supplémentaires, équipements dimensionnés pour faire face à la pointe, etc. Ces coûts sont diffus et donc difficilement isolables, sauf toutefois en ce qui concerne les amortissements et le personnel navigant technique (PNT), pour lesquels il est certain qu'une partie des moyens, nécessaire à la pointe, se trouve inutilisée le reste de l'année.

On s'efforcera donc, à partir du programme 1982, de chiffrer ce surcoût « avions » et « PNT » et d'en évaluer la part imputable à la Réunion, tout en sachant que cette évaluation, ne prenant en compte que ces deux postes, est très inférieure à la réalité.

On rappellera que la « pointe » sur la Réunion dure trois mois environ entre la pointe d'hiver et celle d'été.

A — Amortissements

L'activité long-courrier des B 747 passages d'Air France, exprimée en heures de vol, se répartit comme suit en 1982 :

TOTAL LONG-COURRIER	88 240 heures de vol
dont secteur international	65 783 heures de vol soit 74,6 %
dont secteur domestique	22 457 heures de vol soit 25,4 %

L'activité du secteur international a un profil d'activité généralement plat, la seule exception étant le réseau Amérique du Nord (pointe New York et Canada), pour lequel le rapport entre l'activité de « base » et celle du mois de pointe s'élève, en termes de sièges offerts, à 1,45.

Sur l'ensemble du secteur international, y compris New York et le Canada, le rapport d'offre mois de pointe/mois de base s'élève à 1,19.

Sur le secteur domestique au contraire (Antilles plus Réunion) la saisonnalité est extrêmement marquée, l'offre de pointe étant plus de deux fois supérieure à l'offre de la base (2,3 exactement en 1982).

Cette saisonnalité se traduit clairement dans l'utilisation des :

- 747 Vacances + Conjugués utilisés à 90 % (88 exactement) de leur potentiel sur les DOM
- 747 Mixtes + Combi utilisés à près de 100 % (99,4 exactement) sur l'international.

Utilisation des B 747 passages

(heures et centièmes d'heures)

HDV Machine et par jour	Mois de pointe (août 1982)	Moyenne annuelle
Vacances + Conjugués	12 h 21	7 h 67
Mixtes + Combinés *	13 h 08	12 h 60

* Calcul effectué après le retrait d'un B 747 mixte, servant de réserve à l'ensemble de la flotte B 747.

En ce qui concerne la Réunion, le programme 1982 comporte 7 fréquences de base en B 747, auxquelles s'ajoutent, en pointe, 4 fréquences additionnelles et des vols supplémentaires. Le rapport des fréquences hebdomadaires pointe/base s'établit à environ 1,81 pour un rapport de sièges offerts de l'ordre de 1,88¹.

Sur la Réunion, le nombre d'heures de vol effectué en mois de pointe en B 747 Air France s'élevant à 1 100 heures, et la « rotation » de pointe de la flotte « Vacances + Conjugués » étant de 12 h 21 par appareil et par jour, on peut donc estimer qu'à la desserte de la Réunion correspond en pointe l'utilisation de 2,91 machines. Ce chiffre, comparé aux besoins de base soit environ 1,53 avion (cinq vols par semaine, chaque rotation représentant un peu plus de deux jours) fait clairement apparaître que la saisonnalité de l'exploitation Réunion conduit Air France à s'équiper d'un excédent de 1,40 avion par rapport à une exploitation « plate ».

1. Ces fréquences de base comportent 2 vols en B 747 « Combiné », loué à Air Madagascar, et non pris en compte dans les chiffres fournis ci-après, qui ne concernent que la flotte Air France (ceci n'entraîne aucune conséquence sur le chiffre du coût de la pointe, ce chiffre se rapportant au différentiel d'activité lié à la pointe.

B — Personnel navigant technique

En mois de pointe, sur la Réunion, il est effectué environ 540 heures de vol de plus en B 747 qu'en mois de base. Cette différence correspond à 11 équipages environ, nécessaires seulement en pointe (mais... rémunérés à longueur d'année !).

C — Coût de la pointe sur la Réunion

Ce coût peut être évalué soit par rapport à une exploitation totalement plate, soit par rapport à la saisonnalité de l'exploitation B 747 sur le secteur international.

Coût de la pointe par rapport :

		Exploitation « plate »	Pointe de « l'International »
Rapport	$\frac{\text{Heures pointe}}{\text{Heures base}}$	1	1,19
<i>Coût avion *</i>			
— avions affectés à la seule pointe		1,40	1,20
— coût (millions de francs)		34,2	29,3
<i>Coût PNT **</i>			
— équipages affectés à la seule pointe		11 = 33 PNT	9 = 27 PNT
— coût (millions de francs)		21,5	17,6
TOTAL (MF) POUR RÉUNION ***		55,7	46,9

* Compte tenu de la socialisation des coûts avions et de la prise en compte d'un dollar à 6,00 francs, l'annuité avion d'un B 747 Passages est évaluée pour 1982 à 24,4 millions de francs.

** Coût annuel 1982 d'un équipage PNT B 747 : 1,95 millions de francs (source DO).

*** En chiffrant le surcoût de la pointe à son strict minimum, on pourrait considérer que ce coût total est partiellement « amorti » sur la durée de cette pointe (3 mois) et que le « surcoût » réel s'élève aux 3/4 du total soit 35 à 42 millions de francs.

2 — Sur les Antilles

Ce coût est apprécié ci-après en adoptant le même mode d'approche que celui retenu précédemment sur la Réunion.

On a donc cherché, à partir du programme 1982, à chiffrer le surcoût avions et PNT et à en évaluer la part imputable aux Antilles, tout en sachant que cette évaluation, ne prenant en compte que ces deux postes est très inférieure à la réalité.

— *Programme Antilles 1982 (Edition)*

Il passe de 12 fréquences en base (8 Conjugués + 4 Vacances en avril) à 30 fréquences en pointe été (16 Conjugués + 14 Vacances en juillet). Calculé en sièges pour une semaine type, la saisonnalité est de 2,52 (rapport sièges juillet/avril). Exprimée en SKO mensuelle, la saisonnalité est de 2,04 compte tenu de ce que les mois d'été sur les Antilles comportent des semaines de super pointe à 30 fréquences suivies de semaines à 18 fréquences.

— HDV B 747	mois de pointe ANT :	juillet	1 905 heures
	mois de base ANT :	avril	952 heures
			Δ 950 heures environ

Sur la base d'un potentiel moyen de 12 heures 21 par jour et par machine sont ainsi nécessaires :

- 5,03 machines en pointe été
- 2,52 machines en base

La saisonnalité de l'exploitation Antilles conduit Air France à s'équiper d'un excédent de *2,50 machines environ par rapport à une exploitation « plate »*.

— *Surcoût PNT*

Δ heures de vol mensuelles pointe - base = + 950 heures

1 équipage / 50 heures ... + 19 équipages environ nécessaire seulement en pointe.

— Coût de la pointe Antilles 1982

Coût de la pointe par rapport :

		Exploitation « plate »	Pointe de « l'International »
Rapport	<u>Heures de pointe</u> Heures base	1	1,19
<i>Coût avion</i> *			
— avions affectés à la seule pointe		2,50	2,10
— coût (millions de francs)		61,-	51,2
<i>Coût PNT</i> **			
— équipages affectés à la seule pointe		19 = 57 PNT	16 = 48 PNT
— coût (millions de francs)		37,1	31,2
TOTAL (MF) POUR ANTILLES ***		98,1	82,4

* Compte tenu de la socialisation des coûts avions et de la prise en compte d'un dollar à 6,00 francs, l'annuité avion d'un B 747 Passages est évaluée pour 1982 à 24,4 millions de francs.

** Coût annuel 1982 d'un équipage PNT B 747 : 1,95 millions de francs (source DO).

*** Surcoût réel estimé aux 3/4 du total soit : 62 à 74 millions de francs.

3 — Estimation du coût cumulé de la saisonnalité sur les Antilles et la Réunion

Le nombre de machines rendues nécessaires par la pointe Antilles + Réunion peut être estimé en première approximation à $2,50 + 1,40 = 4$ machines environ du type B 747 Vacances ou Conjugues.

Ce « surcoût » machines n'étant effectif que pendant 3/4 d'année représente donc 3 machines (B6 ou B8).

L'utilisation effective de la flotte B6 + B8 en heures de vol annuelles devient alors, sur la base de 6 machines flotte vive (9-3) proche de 4 200 heures, à comparer aux 4 600 heures de vol annuelles de la flotte vive B4 + B5.

Le surcoût global de la saisonnalité cumulée Antilles + Réunion est nécessairement inférieur au cumul des 2 surcoûts estimés ci-dessus à savoir 98,1 millions de francs + 55,7 millions de francs soit 154 millions de francs.

En effet l'interprétation des pointes, qui ne se situent pas toujours aux mêmes dates sur les deux axes, ainsi que la répartition dans les mois ou les semaines de pointe des vols supplémentaires sur les deux axes en question permettent de minimiser ce surcoût.

Par ailleurs la présence de machines « disponibles » en hiver permet une certaine souplesse en ce qui concerne l'immobilisation et la maintenance des flottes B 4 Mixte et B5 Combi.

Il est difficile d'évaluer précisément l'impact positif de ces deux points mais une estimation de 15 à 20 % de « bonus » semble raisonnable.

Pour ces raisons, le coût minimum de la pointe Antilles et Réunion, en intégrant l'incidence positive des deux facteurs précités peut être estimé de l'ordre de 100 millions de francs.

ANNEXE 6

**ÉVOLUTION DU TARIF MÉTROPOLE - ANTILLES LE PLUS BAS
(de 1967 à 1981)**

année	Tarif haute saison (tel qu'homologué au mois de janvier de l'année N)			Tarif basse saison (janvier de l'année N)			Inflation (janvier année N)	
	Nominal (FF)	Variation (%)	Indice	Nominal (FF)	Variation (%)	Indice	Taux (%)	Indice
1967	2 350	-	100	2 350	-	100	-	100
1968	2 350	-	100	2 350	-	100	+ 4,5	104,5
1969	2 350	-	100	2 350	-	100	+ 6,4	111,3
1970	2 350	-	100	2 350	-	100	+ 5,2	117,1
1971	2 366	+ 0,7	100,7	1 786	- 24,0	76,0	+ 4,7	122,6
1972	2 388	+ 0,9	101,6	1 798	+ 0,7	76,5	+ 5,7	129,5
1973	1 450	- 39,3	61,7	1 300	- 27,7	55,3	+ 6,6	138,1
1974	1 590	+ 9,7	67,7	1 479	+ 13,5	62,8	+ 10,3	152,3
1975	1 894	+ 19,1	80,6	1 758	+ 19,2	74,8	+ 14,5	174,5
1976	1 998	+ 5,5	85,0	1 855	+ 5,5	78,9	+ 9,6	191,2
1977	2 135	+ 6,9	90,9	1 995	+ 7,5	84,9	+ 9,0	208,4
1978	2 295	+ 7,5	97,7	2 145	+ 7,5	91,3	+ 9,2	227,6
1979	2 415	+ 5,2	102,8	2 100	- 2,1	89,4	+ 10,2	250,8
1980	2 810	+ 16,4	119,6	2 450	+ 16,7	104,3	+ 12,9	283,2
1981	3 340	+ 18,9	142,1	2 910	+ 18,8	123,8	+ 12,8	319,4

Source : Air France

	1980			1981		
	Régulier	Charter	Total	Régulier	Charter	Total
• USA						
New York	22 484	8 915	31 399	26 322	1 463	27 785
Miami	5 115	7 417	12 532	21 427	6 661	28 088
Autres	-	13 428	13 428	-	252	252
Sous total USA	27 599	29 760	57 359	47 749	8 376	56 125
• Canada	13 393	-	13 393	13 058	-	13 058
Total AMN	40 992	29 760	70 752	60 807	8 376	69 183
Guadeloupe	207 090	5 986	213 076	201 433	2 555	203 988
Sainte-Lucie	28 485	5 047	33 532	21 252	3 747	24 999
Barbade	17 434	4 560	21 994	15 120	4 604	19 724
Saint-Vincent (dont Union)	9 770 (7 454)	3 675 (3 256)	13 445 (10 710)	8 154 (5 883)	6 208 (5 521)	14 362 (11 404)
San-Juan	34 645	3 256	34 656	9 724	5	9 729
Port-au-Prince	8 239	46	8 285	5 734	10	5 744
Saint-Martin	3 902	134	4 036	3 103	108	3 211
Dominique	7 263	262	7 252	5 167	347	5 514
Grenade	567	612	1 179	119	136	255
Total Caraïbes moins Guadeloupe	110 305	14 347	124 652	68 373	15 165	83 538
Cayenne	20 433	-	20 433	21 427	-	21 427
Caracas	7 507	1 092	8 599	6 245	2 221	8 466
Sous total Cayenne Caracas et Guadeloupe	27 940	1 092	29 032	27 672	2 221	29 893
Total			437 512			366 602

(Source : statistiques aéroport de Fort-de-France).

ANNEXE 8

ANALYSE DU COURANT DE TRAFIC

*Sur 100 touristes venus en 1981 en Martinique,
il y avait*

*et sur 100 touristes originaires
des Amériques - Caraïbes*

PART	ORIGINE	PART	ORIGINE
58	Europe occidentale	88	Amérique du Nord
49	France métropolitaine	74	USA
9	Europe occidentale moins France	14	Canada
37	Amérique du Nord	7	Amérique Centrale et Sud
31	USA	5	Caraïbes et divers
6	Canada	100	Total
3	Amérique Centrale et Sud		
2	Caraïbes et divers		
100	Total		

CHAPITRE VI

LES AÉROPORTS

1. LE SYSTÈME AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS

Au système de transports aériens est lié un double système d'infrastructures :

- un système de contrôle de la circulation aérienne en route,
- un système de plateformes aéronautiques d'arrivée et de départ, qualifiées d'aéroports dès lors que les aménagements dont ils sont dotés sont adaptés au service de l'aviation commerciale.

Le présent rapport sera exclusivement consacré aux aéroports y compris leurs équipements de sécurité et de contrôle de la navigation aérienne, mais n'abordera pas le problème de la circulation aérienne en route, problème qui demanderait d'amples développements spécifiques.

L'examen sera de plus limité aux aéroports ayant traité en 1980 plus de 5 000 passagers payants.

Des propositions seront formulées pour améliorer le système de gestion aéroportuaire ; on gardera cependant en mémoire qu'il existe aussi d'autres besoins : aviation générale, (formation, travail aérien, etc.), aviation d'Etat (besoins des administrations militaires mais aussi civiles).

La plupart des aérodromes français ont été créés à l'origine par l'Etat, soit pour les besoins de la défense, soit pour le transport aérien à son début, soit enfin pour la pratique de l'aviation légère.

Accueillant ensuite un trafic commercial, ils sont, en général, restés la propriété de l'Etat.

Au réseau de base s'est ajouté un nombre plus limité d'aéroports créés ab initio par des collectivités qui en sont propriétaires.

Du point de vue domaniale, la situation est la suivante :

- 52 aéroports sont la propriété de l'Etat
- 17 aéroports sont la propriété de départements ou de villes
- 4 aéroports sont la propriété de syndicats mixtes.

Deux sont des établissements publics :

- Aéroport de Paris (Orly, Charles de Gaulle, Le Bourget, Toussus le Noble, Pontoise)
- Aéroport binational de Bâle-Mulhouse.

Parmi les 52 aéroports appartenant à l'Etat, et utilisés par l'aviation civile, 8 sont installés sur des aérodromes principalement militaires (l'aviation civile est alors affectataire secondaire et dispose d'une zone civile).

Inversement, 22 aéroports civils ont une affectation secondaire militaire.

Du point de vue de l'exploitation, ce sont en général les Chambres de commerce et d'industrie qui ont été choisies comme gestionnaires soit par l'Etat (50), soit par d'autres collectivités (6).

28 CCI exploitent sous le régime de la concession alors que 22 CCI le font sous un régime d'arrêté d'occupation temporaire (AOT) (dont le cahier des charges est de même nature que celui des concessions) ; 6 CCI exploitent sous un régime de convention avec la collectivité propriétaire.

2. PLANIFICATION AÉROPORTUAIRE

Pour servir de cadre cohérent à la planification du réseau aéroportuaire, et pour préserver les sites existants ou nécessaires à l'avenir, le gouvernement a fait étudier un schéma directeur de l'équipement aéronautique (SDEA).

Ce schéma, paru en 1973 :

- a) recense les besoins à l'horizon 1985 et au-delà.
- b) classe les fonctions aéroportuaires selon les catégories suivantes concernant la desserte à assurer (voir définitions plus précises de ces catégories en annexe 1) : Aéroport de voyage (V), Aéroport court-courrier (CC), Aéroport charter (CH), Aéroport moyen-courrier (MC), Aéroport long-courrier (LC).
- c) établit des critères de besoin de desserte, pour les zones et régions en fonction des données socio-économiques les concernant, et des prévisions de développement du transport aérien, à savoir :
 - Desserte de voyage — V
 - Zones de peuplement industriel et urbain de plus de 50 000 habitants
 - Régions touristiques
 - Le reste du territoire de façon que tout point se trouve à moins d'une heure de voiture d'un aérodrome de voyage.
 - Desserte court-courrier - CC
 - Zones susceptibles de donner naissance à une demande de 25 000 passagers par an sur au moins une relation à moins de 1 000 kilomètres.
 - Desserte de « charter » - CH
 - Zones de peuplement industriel et urbain de plus de 200 000 habitants
 - Régions à haute densité de trafic aérien touristique à la demande
 - Quelques autres zones choisies de façon que tout point du territoire se trouve à moins de 100 kilomètres à vol d'oiseau d'un aéroport « charter ».
 - Desserte moyen-courrier - MC
 - Régions susceptibles de donner naissance à une demande de 25 000 passagers par an sur au moins une relation moyen-courrier, à savoir :
 - « métropoles d'équilibre »
 - Corse, Bretagne et région Bâle-Mulhouse
 - Région Ile-de-France.
 - Desserte long-courrier - LC
 - Région Ile-de-France

- « métropoles d'équilibre » de Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux
- Corse, régions de Nice et de Bâle-Mulhouse.

Ce schéma a été approuvé par le gouvernement le 10 janvier 1973 après avoir reçu les avis de chacune des régions (voir la carte des besoins en annexe 2).

Sur la base de ce schéma, le gouvernement a ensuite prescrit l'établissement d'un plan d'équipement aéronautique (PEA), en vue de préciser *la localisation* des aéroports destinés à permettre les dessertes recensées par le SDEA.

L'étude des plans d'équipement aéronautique démarrée en 1973 a été confiée exclusivement aux régions ; le PEA national rassemblera l'ensemble de ces plans régionaux après leur approbation successive par chacun des Conseils régionaux concernés et par le ministre chargé de l'aviation civile.

Ni le SDEA, ni le PEA ne sont opposables aux tiers. Ils ne constituent pas une planification mais le cadre pour une planification progressive au fur et à mesure de l'apparition de besoins effectifs.

L'inscription d'un aéroport au PEA pour un besoin donné ne dispense pas de l'obligation d'entreprendre, le moment venu, les études économiques et techniques, les études d'environnement et les procédures administratives requises.

Leur objectif essentiel est de donner des directives pour la réservation des sols ainsi que la protection des sites et des environnements (obstacles, nuisances, espaces aériens), dans une perspective à long terme.

A l'heure actuelle :

- 7 PEA sont approuvés par le ministre des transports.
- 7 PEA sont en cours de signature par le ministre des transports après avis favorable donné par le conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes (CSINA).
- 5 PEA présentés par les régions sont en cours d'élaboration d'avis par le CSINA.
- 2 PEA n'ont pas encore été présentés au conseil régional compétent en raison de difficultés mineures résiduelles.

On trouvera en annexe 3 un exemple de PEA pour une région donnée.

La procédure d'élaboration par les régions a été fort longue, mais a permis d'aborder et de résoudre les problèmes par une large concertation entre les collectivités intéressées et notamment les villes, les départements, les régions et les CCI concernées ; il en résulte que les PEA approuvés par les conseils régionaux gardent leur validité dans le contexte de la décentralisation qui va conférer à ces mêmes instances les compétences en ce domaine.

On a déjà noté (chapitre III), que les prévisions du SDEA se sont révélées trop optimistes en ce qui concerne l'équilibre économique des lignes à faible trafic : en fait, ce schéma ne poursuivait que des objectifs à long terme (notamment de réservation et de protection des sites) ; de ce point de vue, le retard constaté a une importance d'autant plus modeste qu'il concerne la catégorie dont les

caractéristiques sont les moins exigeantes (ligne court-courrier à faible trafic et aviation de voyage).

L'aviation de voyage semble avoir été la plus affectée par l'augmentation du coût des carburants et avoir souffert du plus grand retard dans son développement (notamment par comparaison avec les USA).

Nombreux étaient ceux qui considéraient que le SDEA prévoyait trop de besoins de desserte et les plans d'équipement aéroportuaires, trop d'aéroports ; ils fondent leur appréciation sur une comparaison avec les autres pays européens. Le Service des bases aériennes a été amené, en conséquence, à effectuer une étude ¹ que l'on trouvera en annexe 4, et qui montre que la densité des aérodromes civils en France est sans doute importante, mais du même ordre de grandeur que celle des pays de développement comparable quels que soient les critères retenus (superficie ou population). La France se trouve au 4^e rang sur 23 pays développés dans le classement selon le nombre d'aéroports au kilomètre carré et au 7^e rang dans le classement selon le nombre d'habitants ; la comparaison de ces deux classements reflète le caractère dispersé de la structure de la démographie française.

Par la suite, les régions pourront être amenées à réviser leur PEA selon des procédures qui devront tenir compte des implications dépassant le cadre de leurs propres compétences ; il en est ainsi notamment de l'utilisation commune civile et militaire de l'espace aérien et des aéroports mixtes.

Pour ces derniers problèmes le Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes (CSINA), organisme consultatif paritaire civil/militaire devrait continuer à jouer le rôle actif de concertation, de coordination et de conciliation qui s'est, en particulier, concrétisé dans les PEA actuels ; ceux-ci constituent en ce domaine un acquis essentiel pour l'avenir.

3. LES AÉROPORTS EN 1980

A — LE TRAFIC

En plus d'Aéroport de Paris (26 millions de passagers), et Bâle-Mulhouse (908 000 passagers), la France métropolitaine compte en province 68 aéroports recevant plus de 5 000 passagers (annexe 5), et qui peuvent être groupés comme ci-dessous :

1. L'étude du SBA était basée sur des données figurant aux rapports annuels de l'OACI. Bien que ces données présentent apparemment quelques anomalies concernant principalement les pays de l'Est (qui peuvent provenir de la définition même des aérodromes recensés) des conclusions d'ensemble peuvent néanmoins en être tirées.

- 5 grands aéroports (plus de 1 million de passagers)
- 9 aéroports moyens (de 200 000 à 1 million de passagers)
- 16 aéroports intermédiaires (de 50 000 à 200 000 passagers)
- 38 petits aéroports (moins de 50 000 passagers)

Dans cette liste ne figurent pas bien entendu les aérodromes dits « non structurants », utilisés à vue ou exclusivement par l'aviation légère et qui ont été exclus du champ d'intérêt du SDEA.

En 1980², l'ensemble des aéroports de province a reçu 37,2 % du trafic (exprimé en unité de trafic, soit 1 000 passagers ou 100 T. de fret). Depuis 1973, la progression relative de la part de la province est lente mais continue.

Il convient de remarquer que 65 % du trafic de province ont été reçus par les grands aéroports, 20 % par les moyens, 10 % par les intermédiaires, et 4,4 % par les petits.

Ces trafics, ainsi que les nombres de mouvements, appellent les considérations suivantes :

1 — Passagers

La progression du trafic s'est poursuivie à un niveau élevé en 1980. Si l'on exclut les petits aéroports, la croissance du nombre de passagers a été de 9,8 % soit, après 1976 (+ 11,4 %) le meilleur chiffre enregistré depuis 1973.

Par rapport à 1979, les résultats du trafic par familles d'aéroports apparaissent plus hétérogènes :

- la forte croissance du trafic des aéroports intermédiaires s'explique par le développement des plates-formes dont l'activité est centrée sur une liaison radiale (Biarritz, Perpignan).
- les moyens et grands aéroports ont eu une croissance satisfaisante, confirmant la progression régulière des années précédentes.
- la baisse du trafic des petits aéroports commerciaux provient de la diminution du trafic non régulier (qui représente 25 % du nombre total des passagers), et des difficultés rencontrées par les compagnies aériennes régionales.

2 — Mouvements

Contrairement à 1979, le nombre de mouvements commerciaux a légèrement augmenté en 1980.

2. Seules les statistiques de 1980 sont entièrement disponibles et analysées.

Ce renversement de tendance démontre que les effets de l'augmentation des coefficients de remplissage et de l'utilisation d'avions de plus grande capacité atteignent leur limite.

Certains aéroports parmi les grands et les intermédiaires ont même bénéficié de l'ouverture de nouvelles lignes ou de l'augmentation du nombre de rotations.

Par contre, la suppression de certaines liaisons régionales et la baisse du trafic non régulier ont eu pour conséquence une chute importante du nombre de mouvements pour les petits aéroports.

3 — Fret

La baisse importante du tonnage fret transporté de province en 1980 est imputable à l'interruption le 1^{er} avril 1980 du pont aérien exploité par la compagnie UTA entre Lyon et le Nigéria.

Celle-ci a entraîné une chute de 29 % du trafic fret des grands aéroports qui représente 87 % du tonnage traité par l'ensemble des familles (Aéroport de Paris exclu).

L'effort de promotion engagé récemment devrait permettre d'engendrer de nouveaux courants de trafic et de consolider une activité encore fragile sur les aéroports de province (13 % du trafic national).

Les efforts conjugués d'Air France et d'Aéroport de Paris ont permis à la place de Paris de conquérir le premier rang en Europe après avoir rattrapé rapidement un retard important sur Francfort et Londres.

B — LA SITUATION FINANCIÈRE

1 — Charge de l'Etat

Il existe sur les aéroports de nombreux services qui sont directement exploités par l'Etat (circulation aérienne, douanes, gendarmerie, police, etc.).

L'ensemble de ces services est à la charge de l'Etat (à l'exception d'une contribution forfaitaire de 16 % prélevée sur les redevances aéroportuaires affectée à la navigation aérienne mais qui ne couvre qu'une partie minimale des dépenses).

La charge directe de l'Etat pour les services d'exploitation de la navigation aérienne sur les aéroports est du même ordre de grandeur que celle des services de la circulation aérienne en route (soit respectivement, en 1980, 322 et 329 MF, investissements et amortissements compris).

L'Etat participe aussi aux charges de l'exploitation aéroportuaire ³ sous forme

3. Dans la terminologie courante, on réserve les termes d'exploitation aéroportuaire à l'exploitation commerciale des services ayant fait l'objet d'une concession ou d'une autorisation d'occupation temporaire ou d'une convention avec une collectivité propriétaire.

d'investissements (soit 1 815 millions de francs — 1979 — de 1974 à 1978) ; mais la part de l'Etat dans les investissements totaux a accusé une forte tendance à la diminution (59 % en 1966, à 22 % en 1978).

Il faut noter cependant que les investissements portant sur les 5 grands aéroports de province sont passés de 21 % du total en 1966 à 60 % en 1978. Ces chiffres montrent l'état de bon développement de l'infrastructure de base à faible et moyen trafic et la part prépondérante des investissements imposés par la croissance du trafic.

2 — Exploitation aéroportuaire : résultats financiers

Comme chaque année, le Service des bases aériennes a établi en 1981 une étude sur les résultats financiers de l'exploitation aéroportuaire en 1980.

Les résultats essentiels figurent en annexe 6. Ils méritent quelques commentaires succincts.

Au cours de l'exercice 1980, les ressources des 5 grands aéroports de province ont sensiblement augmenté, particulièrement du fait des recettes extra aéroportuaires et la progression des charges a pu être limitée. Mais la marge nette d'autofinancement s'avère encore insuffisante pour assurer le renouvellement des infrastructures.

Pour l'ensemble des aéroports moyens, la forte augmentation des charges d'exploitation courante a entraîné une détérioration globale du solde d'exploitation et de la marge d'autofinancement.

Pour le groupe des 16 aéroports intermédiaires, les résultats de l'exercice 1980 sont très différents d'un aéroport à l'autre.

Enfin, à l'exception de Reims, tous les petits aéroports présentent une marge nette d'autofinancement négative.

a — Chiffre d'affaires

A l'exclusion des grands aéroports, les taux de croissance des chiffres d'affaires ont été inférieurs à ceux de 1979.

Ce ralentissement de la progression du chiffre d'affaires malgré la croissance du trafic, résulte principalement de l'évolution limitée du taux des redevances aéroportuaires. Ceci confirme l'importance que revêt, pour l'équilibre des aéroports de province, une politique de tarifs adaptée aux besoins de développement. En outre, la progression des recettes aéroportuaires a été affectée par la baisse importante des vols d'entraînement et des vols non réguliers sur les aéroports moyens et intermédiaires.

Cependant, la progression du chiffre d'affaires de l'ensemble des aéroports de province se maintient à un rythme élevé, grâce à la croissance générale du tra-

fic et à la part de plus en plus importante des recettes extra-aéronautiques dans le chiffre d'affaires.

b — Charges d'exploitation courante

Suivant l'évolution générale des prix, les charges d'exploitation ont crû à un rythme plus élevé qu'en 1978 et 1979. Cette forte variation provient essentiellement de la progression des frais de personnel (50 % des charges), malgré les efforts pour maîtriser les autres coûts.

En dessous d'un certain niveau de trafic, l'assistance aéroportuaire est le plus souvent assurée par le gestionnaire. Cette activité est dépendante des variations conjoncturelles du trafic (suppression de lignes, par exemple).

c — Solde d'exploitation

L'amélioration générale du solde d'exploitation (voir annexes 6 et 7), constatée depuis 1976, se maintient cependant en 1980 en raison de la progression globale du trafic et de la compression des coûts d'exploitation.

La limitation des relèvements tarifaires n'a permis d'assurer des ressources supérieures à celles des charges que pour les grandes plates-formes et, dans une moindre mesure, les aéroports intermédiaires.

En 1980, 26 aéroports seulement (contre 30 en 1979) dégagent un solde positif (hors frais financiers). Ils se répartissent de la façon suivante :

- les 5 grands aéroports
- les 9 aéroports moyens
- 8 aéroports intermédiaires sur 16
- 4 petits aéroports sur 38.

Le déficit global des autres plates-formes représente encore 37 % de leur chiffre d'affaires, celui des petits aéroports atteignant 91 %.

3 — Les investissements et leur financement

a — Les investissements

La tendance à la baisse des investissements du secteur aéroportuaire se confirme en 1980 (voir annexes 6 et 8). Elle est surtout la conséquence de la diminution enregistrée pour les grands aéroports.

Cependant, l'entretien des installations et les développements dus à la croissance du trafic nécessitent le maintien d'un niveau d'investissements soutenu.

En particulier, l'usure normale de certaines pistes conduira, au cours des prochaines années, à des travaux de renforcement qui constitueront de lourdes charges pour des aéroports déjà fortement endettés (la plupart des pistes sont anciennes et atteignent progressivement l'âge où se manifestent de graves dégradations).

Pour 1980, 55 % des investissements ont en moyenne été financés par emprunt : la situation s'avère critique pour les aéroports moyens et surtout pour les petits qui financent par emprunt respectivement 76 % et 85 % de leurs investissements.

La faiblesse structurelle de l'autofinancement ne peut qu'alourdir le service de la dette et hypothéquer les résultats des exercices futurs.

b — Le service de la dette

Le service de la dette s'est stabilisé pour représenter 25,7 % du chiffre d'affaires moyen (voir annexes 6 et 9).

L'endettement semble rester à un niveau supportable pour les grands aéroports, le solde d'exploitation pouvant couvrir le service de la dette ; par contre, il est très élevé pour les petites plates-formes où ce service représente 48,9 % du chiffre d'affaires.

c — Marge nette d'autofinancement

La marge nette d'autofinancement des grands aéroports s'améliore par rapport à l'année précédente, mais reste insuffisante pour assurer le renouvellement des infrastructures ; elle se détériore pour tous les autres (voir annexes 6 et 10) et reste de ce fait globalement négative.

Le déficit global des petits aéroports représente 90,9 % de leur chiffre d'affaires, ce qui les rend entièrement dépendants des concours extérieurs qui doivent être recherchés, par l'exploitant, auprès des collectivités qui bénéficient de ces plates-formes.

C — SITUATION FINANCIÈRE GÉNÉRALE ET TENDANCES

La période de 1973 à 1976 avait été marquée par une dégradation de la situation financière des petits et moyens aéroports de province. L'exercice 1977 présentait une relative amélioration qui se poursuivait jusqu'en 1979. Cette évolution s'expliquait notamment par des réductions des dépenses d'exploitation courante et des investissements.

L'année 1980 se caractérise par une amélioration du solde d'exploitation, du fait de la compression des coûts d'exploitation. La très forte baisse des investissements des grands aéroports devrait en outre avoir pour conséquence une limitation du service de leur dette, pour les prochaines années. Par contre, les autres familles aéroportuaires ont eu un recours important à l'emprunt.

On retiendra finalement que l'année 1980 s'inscrit dans la tendance des exercices précédents et se caractérise par une amélioration des résultats d'ensemble des aéroports de province. La forte progression du trafic sur les aéroports de province et la baisse en volume de l'ensemble des investissements ont permis de tels résultats.

Des premiers documents statistiques pour l'année 1981, il résulte que le trafic de passagers se caractérise par un taux de croissance de 7,87 %. On note pour certains aéroports des variations, qui s'écartent sensiblement de la progression moyenne : croissance supérieure pour les grands aéroports, à l'exception de Lyon-Satolas, qui a commencé à partir de la fin septembre 1981 à subir les effets de la mise en service du TGV ; parmi les aéroports liés au développement d'Air Inter, on remarque Biarritz (14 %), Brest (19 %), Montpellier (27 %), Perpignan (31,4 %), et Toulon (31,8 %). Les aéroports dont les résultats dépendent principalement, voire exclusivement, des compagnies régionales, connaissent des vicissitudes d'exploitation ; trafic en baisse à Béziers, Caen, Lannion, Le Mans, Rennes et Saint-Brieuc - mais trafic en hausse à Agen, Albi, Aurillac, Bergerac, Brive et Nancy.

Cependant, l'analyse de l'évolution par famille laisse apparaître une aggravation des disparités en fonction de la taille des aéroports.

Une politique tarifaire réaliste, le développement des recettes extra-aéronautiques et un soutien de la part des collectivités concernées pourront permettre de faire face aux besoins générés par le maintien et le développement des capacités actuelles partout où cela se révélera nécessaire ou souhaitable.

Cette analyse montre enfin que l'équilibre financier sur tous les aéroports de province ne peut être atteint que par le jeu combiné d'une juste tarification et de l'aide de l'Etat et des collectivités. Cet équilibre fait chaque année l'objet de grands débats et de vives controverses.

Il est intéressant de noter que, pour importantes qu'elles soient, les participations des compagnies aériennes (par les redevances) et des collectivités locales (par l'investissement et la subvention d'exploitation) ne constituent qu'une contribution relativement faible en comparaison de leurs budgets respectifs.

A titre indicatif, on peut rappeler les chiffres d'affaires en 1980 des compagnies aériennes principales (Air France 15 615 millions de francs, UTA 3 713 millions de francs, Air Inter 2 893 millions de francs, TAT 418 millions de francs) face à ceux des aéroports (Marseille 102 millions de francs, Montpellier 5,5 millions de francs, Rodez 2 millions de francs).

De même, et pour cette même année, les investissements sur l'ensemble des aéroports de province se chiffrent (tous financements confondus) aux environs de 340 millions de francs (y compris la nouvelle piste de Nice qui représente 186 millions de francs en trois ans). Ces investissements méritent d'être comparés à ceux des compagnies aériennes, soit Air France 2 216 millions de francs, UTA 202 millions de francs, Air Inter 434 millions de francs.

La part relativement faible des aéroports dans l'économie du transport aérien constitue donc bien une spécificité de ce mode qui lui confère une souplesse incomparable. Il ne faudrait pas en déduire que le développement des aéroports, leur gestion et leur tarification constituent des problèmes mineurs. En raison des gains de productivité du transport aérien, la part des charges aéroportuaires qui a eu tendance à croître au cours des dernières années doit au

contraire faire l'objet d'un effort permanent pour la contenir à un niveau aussi raisonnable que possible sans exclure pour autant une participation croissante des compagnies aériennes : seule une gestion avisée et parcimonieuse peut permettre d'atteindre ces objectifs.

4. LA GESTION DES AÉROPORTS

A — L'AÉROPORT EST UNE ENTREPRISE

Tout le monde s'accorde pour considérer qu'un aéroport doit être géré comme une entreprise et avec la même rigueur que les entreprises les mieux gérées, ce qui n'est nullement incompatible (bien au contraire) avec son caractère de service public.

Il convient cependant de rappeler qu'il ne s'agit pas d'une entreprise comme une autre, car elle n'est pas soumise aux mêmes contraintes et aux mêmes sanctions du marché, en raison du monopole dont elle dispose (la concurrence entre aéroports, sans être négligeable dans certains cas, ne suffit jamais à imposer une régulation naturelle de leur gestion puisque leur clientèle est pratiquement captive).

L'aéroport constitue, par ailleurs, un instrument de promotion régionale ; ses investissements de premier établissement relativement lourds doivent précéder le trafic qui ne se développe ensuite que progressivement. Une telle action d'aménagement du territoire nécessite et justifie l'intervention financière de l'Etat et des collectivités locales.

A un autre titre enfin, l'entreprise aéroportuaire n'est pas une entreprise comme une autre, puisque son organisation tant au *niveau décisionnel*, qu'au *niveau exécutif* ne présente pas le monolithisme qui caractérise toute entreprise industrielle ou commerciale.

On a déjà rappelé ci-dessus que le financement et la conduite de l'exploitation étaient effectués par le gestionnaire commercial d'une part, et les services de l'Etat d'autre part. De même le processus décisionnel concerne les très nombreux acteurs qui participent au financement de l'aéroport : l'exploitant commercial, l'Etat, les collectivités locales, les CCI et les compagnies aériennes (par le jeu de leurs redevances).

Dans ces conditions, la concertation joue un rôle essentiel pour donner à l'ensemble de la gestion sa cohérence et son efficacité.

B — AÉROPORT ET CONCERTATION

C'est pourquoi le décret 73-287 du 13 mars 1973 prévoyait la mise en place sur les aéroports de commissions consultatives économiques (CCE) et fixait leur champ d'action. Cette commission est obligatoirement consultée :

« — sur les modalités particulières d'application à l'aérodrome des redevances réglementées par arrêté ministériel conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article R. 224-2 du Code de l'aviation civile ».

« — sur les conditions générales d'établissement et de perception et sur les barèmes généraux des tarifs des redevances non soumises à réglementation par arrêté interministériel ».

« — sur les programmes de travaux d'équipement de l'aérodrome ».

Il convient de rappeler que le décret 74-179 du 26 février 1974 libéralisant et déconcentrant les mécanismes de fixation des redevances aéronautiques conférait par contrecoup, un poids accru aux CCE.

Conscient de l'importance de la concertation locale pour asseoir une saine gestion aéroportuaire mais constatant de nombreux blocages qui nuisaient à son plein épanouissement, le directeur général de l'aviation civile a demandé en 1981 à l'Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie de procéder à une enquête sur ce sujet et de lui faire des propositions en vue de l'amélioration de la situation.

Le rapport rédigé par l'un des chargés de la présente mission et remis en juillet 1981 a procédé à une étude de la situation et énoncé de nombreuses propositions qui ont été mises au point avec l'Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroports (UCCEGA) et le Syndicat national des transporteurs aériens (SNTA).

D'une manière générale l'étude a montré le rôle essentiel des CCE et la nécessité de renforcer leur action.

L'évolution vers l'accroissement des compétences des régions en la matière et le transfert à leur profit de la compétence de l'Etat (à l'exclusion des compétences en matière de sécurité) ne sauraient altérer ces conclusions, bien au contraire.

En raison de son caractère de complète actualité, le rapport sur le « fonctionnement des commissions consultatives économiques des aéroports » de juillet 1981 devrait pouvoir servir de base aux réflexions sur la mise en œuvre des compétences qui seront prochainement transférées aux collectivités locales.

Ce rapport devrait être de nature à permettre de mieux informer les collectivités locales sur le fonctionnement actuel des aéroports, de leur permettre de participer d'une manière plus efficace aux concertations préalables à la mise en œuvre de la future loi sur leurs compétences et enfin de se préparer au rôle qui leur sera dévolu.

Les conclusions du rapport plaident « pour une décentralisation plus effective et plus efficace de la gestion des aéroports » ; les propositions effectuées dans

le cadre des compétences actuelles allaient en ce sens et resteront donc valables dans le nouveau contexte en gestation.

Le rapport énonçait 12 propositions pour permettre de mieux surmonter les difficultés constatées. L'esprit de ces propositions reste valable mais leur mise en œuvre devra être infléchie en fonction de la décentralisation des compétences qui sera prochainement décidée. Ces propositions que l'on trouvera en Annexe 11 pourront sans doute apporter des éléments de réflexion utiles pour la mise en œuvre des futures dispositions législatives.

L'analyse qui suit procède à de larges emprunts au rapport précité et étend le champ de la réflexion à la période prochaine au cours de laquelle des compétences de l'Etat seront transférées aux Régions. Cette analyse porte successivement sur :

- les partenaires impliqués
- la nature de la concertation
- la tarification
- la décentralisation.

1 — Les partenaires de la concertation

La CCE apparaît essentiellement comme une commission réunissant deux groupes : le gestionnaire et les collectivités locales d'une part, les compagnies aériennes d'autre part.

Le gestionnaire et les collectivités locales ont leurs intérêts fondamentalement liés par leur mission commune d'intérêt régional et local ; les CCI sont en effet amenées à assumer la responsabilité de l'aéroport, non seulement en raison des facilités que leur offre leur statut d'établissement public mais surtout du fait de l'intérêt commun qu'elles attachent avec les collectivités locales au développement du trafic aérien et à ses retombées économiques, régionales et locales.

Il se révèle d'ailleurs que l'ensemble des membres locaux des CCE (y compris les représentants des usagers et des agences de voyage et transitaires) ont une tendance naturelle à se sentir prioritairement solidaires de ceux qui s'intéressent d'abord au développement économique et social, régional et local.

Face à ce groupe, les compagnies aériennes régulières ont tendance à ne pas porter d'intérêt à toute autre forme de transport aérien que celui qu'elles effectuent elles-mêmes et considèrent que le moindre coût pour elles-mêmes (et donc pour leurs usagers) constitue la condition essentielle de l'essor du transport aérien.

Ces deux groupes disposent d'un nombre de voix systématiquement inégal qui se situe en général aux alentours du fameux rapport de 6 à 3 que l'on voit apparaître avec régularité dans les votes les plus sensibles.

Dans ces conditions, il apparaît que la procédure de vote ne présente aucun fondement réaliste et contribue plutôt à indisposer les partenaires minoritaires

lorsqu'elle est mise en œuvre ou même simplement employée comme une menace pour obtenir le « consensus ». Il ne faut pas s'étonner de ce que les compagnies aériennes réclament la parité des voix dont elles disposent à l'égard de l'ensemble de l'autre groupe, ou le droit de veto dans le cas contraire.

L'analyse sur le terrain fait plutôt apparaître qu'il s'agit d'un faux problème dans la mesure où la CCE n'est qu'un organisme consultatif.

En tout cas, si vote il y a, plus fondamentales sont les explications et justifications de vote que les résultats de celui-ci. Ces explications de vote permettent de faire apparaître, lorsqu'elles existent, les divergences — et cela n'est pas rare — au sein du groupe des compagnies aériennes notamment en ce qui concerne certaines répartitions de tarifs ou l'intérêt de certains investissements demandés à leur profit par certaines d'entre elles et combattus par d'autres.

Les membres locaux représentant les assemblées élues ne peuvent pas s'engager autrement qu'*ad referendum*.

Il n'apparaît pas que ce fait nuise aux débats ; il plaide, on l'a déjà vu, en faveur de dossiers sérieux et de positions claires et argumentées donnant une vision réaliste des problèmes actuels et futurs de l'aéroport et des grandes lignes d'action proposées en vue de permettre aux collectivités locales de se déterminer en toute connaissance de cause et dans la clarté.

L'Etat n'est représenté qu'à titre consultatif au sein de ces commissions et s'attache à jouer essentiellement le rôle d'expert ou de conciliateur. Son rôle va être amené à décroître puisque ses compétences de « propriétaire » et de concédant seront transférées à la Région ; mais l'Etat restera toujours concerné par la plupart des décisions en raison de leurs conséquences dans les domaines dans lesquels il restera impliqué (circulation aérienne, sécurité, sûreté, douanes, etc.). Décideur final l'Etat pouvait procéder à une large déconcentration locale ; la décision devant à l'avenir être transférée au niveau régional, *il importe que l'Etat soit directement amené à faire connaître ses points de vue et ses contraintes dès le niveau local afin d'éviter d'avoir à interférer avec les décisions régionales après l'aboutissement de tous les processus de concertation*. Il en est ainsi des projets aéroportuaires, de certains problèmes d'exploitation (notamment les horaires d'ouverture de l'aéroport, la coordination entre les services, etc.) et de l'ouverture de nouvelles lignes aériennes ou de l'accueil de nouveaux trafics.

C'est pourquoi il est proposé qu'à l'avenir l'Etat participe en tant que partenaire à part entière aux commissions de concertation locales dont la compétence devrait être étendue à l'ensemble des problèmes de l'aviation civile et qui pourraient ainsi devenir des *commissions locales de l'aviation civile* ; leurs compétences couvriraient à la fois celles des CCE actuelles et celles des « cellules départementales de l'aviation civile » animées actuellement par les directions régionales de l'aviation civile.

Une *commission régionale de l'aviation civile* pourrait jouer un rôle similaire pour préparer les décisions de la Région ainsi que pour approuver les dossiers à

l'appui des affaires concernant les domaines non décentralisés. Une telle commission sera susceptible d'apporter sa collaboration aux instances de réflexion, de planification et d'animation plurimodale des transports sur le plan régional.

D'une manière générale le partage des responsabilités à tous les niveaux entre l'Etat et les collectivités locales posera des problèmes plus délicats à gérer dans le futur contexte que dans celui où l'Etat était le décideur ultime, ou pour le moins l'arbitre, dans l'ensemble du domaine.

Une décentralisation totale aurait impliqué que l'Etat se dessaisisse de toutes les responsabilités et notamment de navigation aérienne. Dans le cas contraire l'Etat pourrait déléguer ses responsabilités à certains aéroports comme il le fait actuellement au profit d'Aéroport de Paris ; la formule de l'établissement public offre de telles possibilités dès lors que son directeur général, simultanément désigné comme responsable de certains services de l'Etat, peut réaliser l'unité de conception, de réalisation et d'exploitation aéroportuaires ; la même unité peut être accomplie au sein du conseil d'administration d'un tel établissement public dont le caractère régional pourrait être affirmé dans le choix de son président et des administrateurs.

2 — La nature de la concertation

La nature spécifique des CCE peut se concevoir de deux manières extrêmes à savoir :

- comme une sorte de conseil d'administration de l'aéroport
- comme un forum de discussion entre un fournisseur (le gestionnaire) et des clients (compagnies aériennes), les deux parties disposant d'un monopole, et étant captives l'une de l'autre.

Dans le premier cas, il va de soi que l'objectif des partenaires serait d'élaborer et de conduire la meilleure politique possible pour l'aéroport et d'atteindre le consensus nécessaire à une gestion optimale de celui-ci.

Dans le deuxième cas, le rôle essentiel de la CCE n'est que de faire apparaître les points de convergence des intérêts des deux parties, mais aussi les points de divergence qui ne sont pas réductibles par des compromis ; la CCE est, dans ce cas, le forum où s'expriment et se mesurent les forces et les déterminations en présence.

L'examen de la situation sur le terrain montre que les partenaires cherchent à la fois à donner, et à se donner, l'impression de gérer en commun l'aéroport mais aussi qu'ils tentent avant tout, les uns et les autres, à maximiser les avantages (ou minimiser les contraintes) à leur profit.

Cette situation hybride est bien naturelle, mais donne aussi naissance à bien des faux semblants, à bien des conflits mal définis, ainsi qu'à des consensus mal acceptés qui ne résistent pas à la suite du processus d'arbitrage et de conciliation.

Il devrait être clair que la mission essentielle des CCE devrait être celle de faire émerger, de circonscrire et, si possible, de résoudre les conflits ainsi que

d'amener les partenaires à expliciter, motiver, justifier et argumenter leurs positions notamment lorsqu'elles se révèlent irréductiblement contradictoires.

La CCE devrait constituer un maillon essentiel de la « gestion des conflits » à la base et sur le terrain.

C'est seulement ainsi que les CCE joueraient pleinement leur rôle *consultatif* étant entendu que l'efficacité technique et économique de l'aéroport doit constituer un objectif commun et une contrainte pour les deux partenaires essentiels (gestionnaire et compagnies aériennes). L'aéroport n'est-il pas d'ailleurs le fruit de leurs efforts communs et n'est-il pas aussi indispensable à chacun des partenaires ?

La réalité apparaît souvent décevante à la lumière d'une telle conception.

Rien d'étonnant à ce que la CCE, loin de constituer une étape vers les arbitrages à un niveau supérieur, donne le plus souvent naissance dès la fin de sa session à des interventions directes en haut lieu, sans référence ni à ses travaux, ni à ses procès-verbaux, qui sont pris insuffisamment en considération dans les processus décisionnels ultérieurs.

Dans le contexte de la décentralisation le problème subsistera si les collectivités locales ne s'intéressent pas de plus près au fonctionnement de leur aéroport. *L'habitude progressive de ne pas se reposer sur les décisions de l'Etat ne manquera pas de provoquer une efficace évolution en ce sens.*

3 — La tarification

La tarification est sous jacente à tout le processus de concertation. Tous les thèmes abordés en CCE peuvent, d'une manière ou d'une autre, s'articuler autour de celui-ci.

Jusqu'en 1974 la tarification était uniforme pour l'ensemble des aéroports. La fixation des tarifs aéroport par aéroport et la déconcentration des processus de concertation à partir de cette date, avaient précisément pour but de créer les conditions initiales et une incitation pour faire jouer à tous les mécanismes régulateurs locaux leur rôle naturel.

Après une première période d'adaptation ces mécanismes se sont effectivement mobilisés ; mais il a été rendu difficile de juger leur réelle efficacité potentielle en raison de l'importance concomitante qu'ont pris les aléas conjoncturels économiques sur le plan national dans la période qui a immédiatement suivi ; les blocages tarifaires autoritaires d'une première phase ont été suivis par la situation hybride qui règne actuellement (décisions locales remises en cause par l'Etat, divergence d'appréciation entre les deux composantes de la tutelle (transports, économie et finances), absence de consensus local entre les deux groupes de partenaires locaux).

En raison de la complexité du rôle fondamental de la tarification on analysera successivement les relations entre :

- la tarification et la régulation des investissements

- la tarification et la régulation des coûts de fonctionnement
- la tarification et la régulation entre investisseurs
- la tarification et la rigueur de gestion
- la tarification et l'équilibre de la gestion.

a — Tarification et régulation des investissements

Si le contexte conjoncturel dans lequel la libéralisation de la tarification a été mise en place a joué contre son efficacité générale, notamment pour les tarifs eux-mêmes, on peut constater qu'en matière d'investissements aéroportuaires, l'environnement général s'est révélé, au contraire, particulièrement favorable à l'amélioration de la régulation locale.

En effet, la libéralisation de principe est entrée en vigueur à un moment où une campagne animée d'abord par les compagnies aériennes, puis prise en considération et relayée par les options du VII^e Plan, dénonçait certaines réalisations jugées superfétatoires ou trop onéreuses, et prônait un ralentissement général des investissements en vue de les limiter au strict minimum indispensable. A cette même époque, l'infrastructure aéroportuaire était déjà arrivée, dans le cadre du schéma directeur de l'équipement aéroportuaire, à un stade de maturité satisfaisante.

Au cours de ces dernières années il est clair que le message a été parfaitement reçu ; les budgets de l'Etat ont été rapidement amenuisés au point que leur dévolution s'en est trouvée impérativement limitée aux priorités des priorités ⁴. Complémentairement, au cours de la période la plus récente, le budget de fonctionnement de l'Etat a été comprimé d'une manière sévère pour des raisons économiques conjoncturelles. Il n'y a pas lieu de s'étonner en conséquence de ce que des charges aéroportuaires incompressibles (investissements et fonctionnement) aient dû être transférées à d'autres partenaires. On a cependant pu constater sur le terrain que, s'il y a bien un sujet sur lequel l'unanimité de tous les partenaires s'effectue avec vigueur, c'est bien le « transfert des charges » dont les uns et les autres s'entendent pour vouloir ignorer les fondements et éviter les effets au point d'occulter l'analyse des causes qui l'ont rendu inévitable.

Nonobstant ces problèmes d'ordre général il apparaît — et tous les partenaires s'en félicitent — qu'une rigueur satisfaisante règne désormais dans le choix des investissements, même si chaque investissement ne fait pas pour autant l'unanimité de tous les partenaires à la fois.

Les CCE jouent de mieux en mieux leur rôle de régulateur pour les investissements, notamment ceux qui bénéficient directement aux compagnies aériennes.

4. Priorités nationales et priorités exprimées sur le plan régional.

Certes, certaines compagnies aériennes ne manquent pas de continuer à citer certains investissements dont elles critiquent l'opportunité ; il ressort en effet que pour chaque investissement qui leur est destiné, toutes les compagnies aériennes n'ont pas forcément les mêmes intérêts à défendre alors qu'elles sont solidaires pour son amortissement.

Elles s'accordent cependant pour condamner toute aide de l'Etat et des collectivités, qui n'est pas affectée au seul profit des lignes aériennes régulières et à considérer que les fonds publics consacrés aux autres investissements (aviation de voyage, « charter ») constituent un prélèvement indû, à leur détriment, sur l'ensemble des fonds publics disponibles. Une telle attitude est critiquable dans la mesure où les compagnies ne participent pas, par leurs redevances, à de telles actions dont la finalité d'aménagement du territoire ne saurait être sacrifiée à leur profit.

b — Tarification et régulation des frais de fonctionnement

En raison du développement actuel de l'infrastructure aéroportuaire et de sa bonne adaptation aux besoins, les problèmes d'investissement reculent désormais en impact financier devant ceux du fonctionnement ; tel est plus particulièrement le cas des charges de personnel et d'entretien.

La tarification ne peut jouer aucun rôle sur les décisions concernant l'entretien qui, pour la plupart des cas (notamment de réfection de piste) présente un caractère impératif.

Par contre elle peut avoir une incidence primordiale sur la régulation de la qualité de service définie par les compagnies aériennes et donc sur les charges d'exploitation qui méritent désormais une place prépondérante dans l'examen de la gestion aéroportuaire.

La fraction très importante des charges d'exploitation supportée directement par l'Etat ne doit pas être négligée pour juger de cette régulation qui ne laisse les autres partenaires insensibles que dans la mesure où ils se sentent à l'abri de tout transfert ultérieur à leur détriment.

c — Tarification et régulation entre investisseurs

Le partage du financement des investissements promotionnels jugés nécessaires par les promoteurs régionaux et locaux (au titre du développement socio-économique de la région bénéficiaire), ne dépend pas aussi étroitement de la tarification que celui des investissements ayant leur origine dans le trafic régulier ; il convient de faire la part de trois problèmes de natures bien différenciées :

- Il est normal et souhaitable que les compagnies aériennes régulières tendent à faire en sorte qu'elles ne soient pas entraînées à financer par leurs redevances des services qui ne leur bénéficient pas. On a vu qu'elles parviennent de mieux en mieux à faire entendre et comprendre leur point de vue en ce domaine dans le cadre des CCE.
- Par contre on constate qu'elles amalgament ce dernier problème avec celui qui découle de leur désir de faire perpétuer, ou mieux de faire amplifier, la parti-

cipation — qu'elles jugent de droit — de l'Etat ou, en cas de défaillance de celui-ci, des collectivités locales et de la CCI, aux charges résultant de la satisfaction de leurs besoins propres.

Le transfert de charges des compagnies aériennes sur les collectivités locales constitue un autre aspect du « transfert des charges » qui donne lieu à un dialogue de sourds préjudiciable au bon fonctionnement des CCE : bien entendu, l'unanimité ne se fait pas entre les deux groupes de partenaires antagonistes, comme elle se réalise dans l'union contre les « transferts de charge de l'Etat ».

Seule une volonté affirmée et accrue de recherche de « vérité de décisions » par prise en charge par chaque partenaire des dépenses, ou de la part des dépenses qu'il souhaite voir effectuer peut amener à plus de compréhension et plus d'efficacité dans les rapports entre eux.

- La limitation autoritaire de la tarification trouvant sa motivation dans des préoccupations économiques conjoncturelles de portée nationale induit par elle-même un « transfert de charge » au bénéfice des compagnies aériennes et au détriment des autres partenaires : l'Etat ayant décidé de limiter les ressources qu'il affecte à sa contribution aux charges aéroportuaires a engagé de facto un processus de transfert sur les seules collectivités locales ⁵.

L'ensemble de ces problèmes engendre des incompréhensions locales et constitue autant de fausses raisons pour éluder les vrais débats et les vraies analyses.

d — Tarification et rigueur de gestion

D'une manière implicite, tout semble se passer comme si plusieurs partenaires (dont certaines composantes de l'administration) considéraient que, faute de régulation automatique par la concurrence, le meilleur moyen d'incitation à l'économie consiste à maintenir les comptes du gestionnaire en déséquilibre pour éviter toute tentation au laxisme. Les constatations effectuées sur place laissent à penser qu'il s'agit d'un faux calcul, et que le contraire pourrait bien se produire.

En effet, les gestionnaires ont toujours un recours possible aux finances des collectivités locales et de la CCI pour couvrir leurs déficits ; il apparaît d'autre part que l'absence de perspective de marche continue vers l'équilibre de leur bilan (ou le maintien d'un équilibre lorsque celui-ci est atteint) est démobilisatrice pour les responsables de la gestion et peut être à l'origine de laisser aller ou de laisser faire, voire de rejet.

5. La disparité d'une tarification qui ne résulte que de la seule réalité de charges respectives occasionnées par chaque compagnie entraîne par ailleurs un transfert d'Air Inter sur Air France, dans la mesure où la disparité des tarifs internationaux et nationaux tend à s'accroître du seul fait du blocage sélectif de ces derniers.

e — Tarification et équilibre de la gestion long terme et court terme

Les constatations rapportées au paragraphe précédent incitent à penser que l'analyse de la santé financière de l'entreprise aéroportuaire et de son devenir devrait se trouver au cœur des débats des CCE et donner lieu à des orientations ou réorientations annuelles.

Or, force est de constater qu'il n'en est trop souvent rien et que les analyses à long terme sont reléguées au profit de l'examen des seuls intérêts immédiats, eux-mêmes empreints de la marque profonde des aléas conjoncturels à très court terme.

Il se manifeste cependant un plus grand intérêt pour les préoccupations à long terme de la part des gestionnaires aéroportuaire (en raison de la longue période nécessaire à l'amortissement de leurs investissements) que de la part des compagnies aériennes ; mais la foi et la continuité d'action semblent leur manquer pour entraîner la CCE dans l'appréhension globale des perspectives de la concession.

Il n'est pas étonnant dans ces conditions que le Plan d'action du gestionnaire d'aéroport (PAGA) qui n'est cependant qu'un plan à court terme, dont la structure avait été minutieusement définie en concertation entre l'administration et les gestionnaires, n'a été établi que pour un nombre limité d'aéroports et n'a guère donné lieu à prise en considération approfondie par les CCE.

f — Tarification et productivité

Les débats des commissions consultatives sont malheureusement dominés par la négociation tarifaire, au détriment de la conduite d'une réflexion sur les besoins et sur la gestion des aéroports et de la préparation des décisions dont dépend, en fin de compte, la tarification future.

Cette situation est due, assez généralement, au fait qu'il n'a pas encore été procédé à une réflexion nationale entre les partenaires en vue d'élaborer le cadre d'une politique tarifaire qui pourrait faire l'objet d'adaptation locale spécifique à chaque aéroport.

Le rapport sur le fonctionnement des commissions consultatives rappelait ce fait et proposait en conséquence les bases générales d'une politique d'évolution de la tarification qui mérite d'être rappelée.

La révision tarifaire annuelle résulte de la variation de ses deux composantes :

- l'inflation,
- l'accroissement de « productivité ».

On posera pour « premier principe » que l'inflation doit présenter une influence neutre sur les comptes de l'aéroport. Il est possible de mettre au point pour chaque aéroport une première formule de révision de prix qui, en fonction de la structure et de la nature des charges qui lui sont propres, permette de satisfaire ce premier principe. Les partenaires peuvent assez facilement s'accorder sur ce point, en vue d'établir la formule la mieux adaptée à chaque cas d'espèce afin

d'éviter que l'inflation moyenne affectant l'ensemble de l'économie française soit artificiellement prise comme seule référence.

Mais il faut, par ailleurs, tenir compte de l'accroissement de productivité de l'aéroport pour pondérer l'augmentation tarifaire découlant du premier principe (l'accroissement de productivité découle de l'amélioration de la gestion d'une part et de l'augmentation du trafic d'autre part). Personne ne semble encore avoir trouvé un moyen incontestable d'y parvenir ; cette situation pollue le fonctionnement des CCE.

Une conception dynamique, et non statique, de la gestion prévisionnelle des aéroports pourrait être basée sur un « *deuxième principe* » à savoir que toute gestion aéroportuaire doit tendre vers l'autonomie et l'équilibre financiers (ou les maintenir lorsqu'ils sont atteints) au fur et à mesure de la croissance du trafic ⁶. Il en résulte que chaque année de croissance de trafic doit, dans une mesure à définir, permettre un progrès en ce sens.

Le « taux de couverture », ratio entre les charges couvertes par les redevances (hors subventions) et les charges encourues, devrait en principe progresser, en moyenne et dans une mesure à définir, en fonction de la croissance du trafic.

Le rythme de ce progrès en fonction du trafic et des aléas de parcours, devrait constituer un thème essentiel de discussions approfondies au sein des CCE.

Le problème tarifaire pourrait ainsi être abordé simplement si la croissance du trafic, ou des événements exceptionnels, n'imposaient pas des investissements dont les conséquences financières peuvent être de nature à altérer plus ou moins profondément et pour un temps plus ou moins long, la marche de l'aéroport vers son équilibre financier.

g — Tarification et décentralisation

Dans le cadre de sa responsabilité concernant la cohérence de l'ensemble du système de transport aérien et de gardien des grands équilibres économiques à l'échelle nationale, l'État disposait jusqu'alors de la décision concernant à la fois les tarifs aéroportuaires et les tarifs aériens.

Les représentants des exploitants aéroportuaires et ceux des compagnies aériennes plaidaient leurs causes contradictoires auprès des instances ministérielles compétentes qui procédaient aux arbitrages nécessaires.

Il est probable que les compagnies aériennes seront réticentes à admettre que cet arbitrage soit dorénavant prononcé par les seules instances de la région et feront valoir que ces dernières seront a priori plus favorables à l'aéroport dont elles supportent la charge qu'aux compagnies aériennes ayant leur siège hors de la région.

6. Un tel principe trouve sa source dans celui que tout transport doit tendre à couvrir ses charges d'infrastructures dans la mesure où il a atteint une maturité satisfaisante.

Des dispositions devront être prises pour éviter un tel déséquilibre mais aussi pour conserver à la région, dans des conditions à définir, la décision tarifaire qui constitue une des facettes de la compétence qui va lui être transférée.

Le retour à une tarification unifiée pour l'ensemble des aéroports ou par groupes d'aéroports homogènes, ne serait peut-être pas à exclure, afin de reporter à une concertation nationale la préparation de décisions portant sur un ensemble d'intérêts que le niveau régional risque de ne pas pouvoir appréhender d'une manière équilibrée.

On notera enfin que le problème ne se pose que pour les aéroports d'une certaine importance ; les compagnies aériennes desservant la plupart des petits aéroports dépendent en effet de subventions pour leur existence comme l'aéroport lui-même ; ces dernières dessertes font l'objet de conventions qui concernent notamment les tarifs aériens pratiqués, lesquels tiennent compte de la tarification aéroportuaire : ces deux tarifications intéressent donc les mêmes collectivités locales qui reçoivent d'une main ce qu'elles paient de l'autre.

4 — Modalités de la concertation

L'enquête effectuée en 1981 a montré que, dans l'ensemble, les commissions consultatives économiques des aéroports fonctionnent mieux qu'il n'a été dit, si ce n'est toujours aussi bien qu'on pourrait le souhaiter.

Les partenaires semblent, de mieux en mieux, prendre conscience de ce que les CCE constituent un instrument irremplaçable pour permettre à la gestion aéroportuaire de s'exercer dans un contexte qui la rapproche de celui d'une entreprise classique, malgré son caractère monopolistique et malgré la multiplicité des acteurs concernés (au niveau décisionnel comme au niveau exécutif).

Le succès de la mission des CCE est essentiellement tributaire des motivations, des objectifs et de la stratégie de leurs membres. Les comportements qui en découlent ne peuvent guère être influencés par une orientation autoritaire, mais plutôt par un renforcement de *la prise de conscience* de l'intérêt qui s'attache pour chacun des partenaires à une concertation en profondeur et à la recherche loyale de compromis entre eux dans leur intérêt commun.

Compte tenu des constatations effectuées on aurait pu être tenté de rassembler, par exemple sous forme d'un *projet type de règlement intérieur* des CCE, l'ensemble des dispositions susceptibles de permettre d'optimiser, au moins en théorie, les conditions locales de la concertation.

Il a toutefois semblé que toute règle contraignante qui n'émanerait pas des membres de chaque CCE eux-mêmes serait inefficace et pourrait même aller à l'encontre des objectifs poursuivis.

C'est donc plutôt en faveur d'un « *code de bonne conduite* » librement consenti par chacun que plaide l'enquête effectuée ; code implicite qui s'élaborera selon un processus naturel d'autant plus efficace que les déficiences seront mieux analysées et mieux comprises par les partenaires. Le présent rapport est peut-être susceptible de jouer un rôle en ce sens.

5. LES AÉROPORTS ET LA DÉCENTRALISATION

En conclusion, les instances régionales et locales hériteront d'un réseau aéroportuaire bien développé et stabilisé, en état satisfaisant, correspondant bien aux besoins du trafic actuel et capable de s'adapter à la croissance probable de celui-ci et aux exigences de l'aménagement du territoire.

La situation financière de ces aéroports n'est saine que grâce à la participation des collectivités régionales et locales qui verront régulariser leurs compétences en ce domaine où elles sont d'ores et déjà profondément impliquées financièrement.

Le désengagement de l'Etat, déjà largement accompli, ne devrait pas poser de problèmes importants dès lors que les sommes au demeurant modestes actuellement consacrées à cette activité seront transférées aux nouvelles autorités compétentes.

En raison de son rôle d'exploitant de certains services, l'Etat restera fortement impliqué dans ces processus. Des formules ont été proposées ci-dessus pour permettre sa participation tout en respectant les libertés et compétences qui seront dévolues aux collectivités locales.

Les nouveaux responsables pourront s'appuyer sur des instances de concertation efficaces qu'il leur appartiendra d'adapter aux nouvelles circonstances notamment par leur participation plus directe et plus assidue.

Le réseau aéroportuaire ne pose donc pas de problèmes nouveaux urgents ou graves.

ANNEXE 1

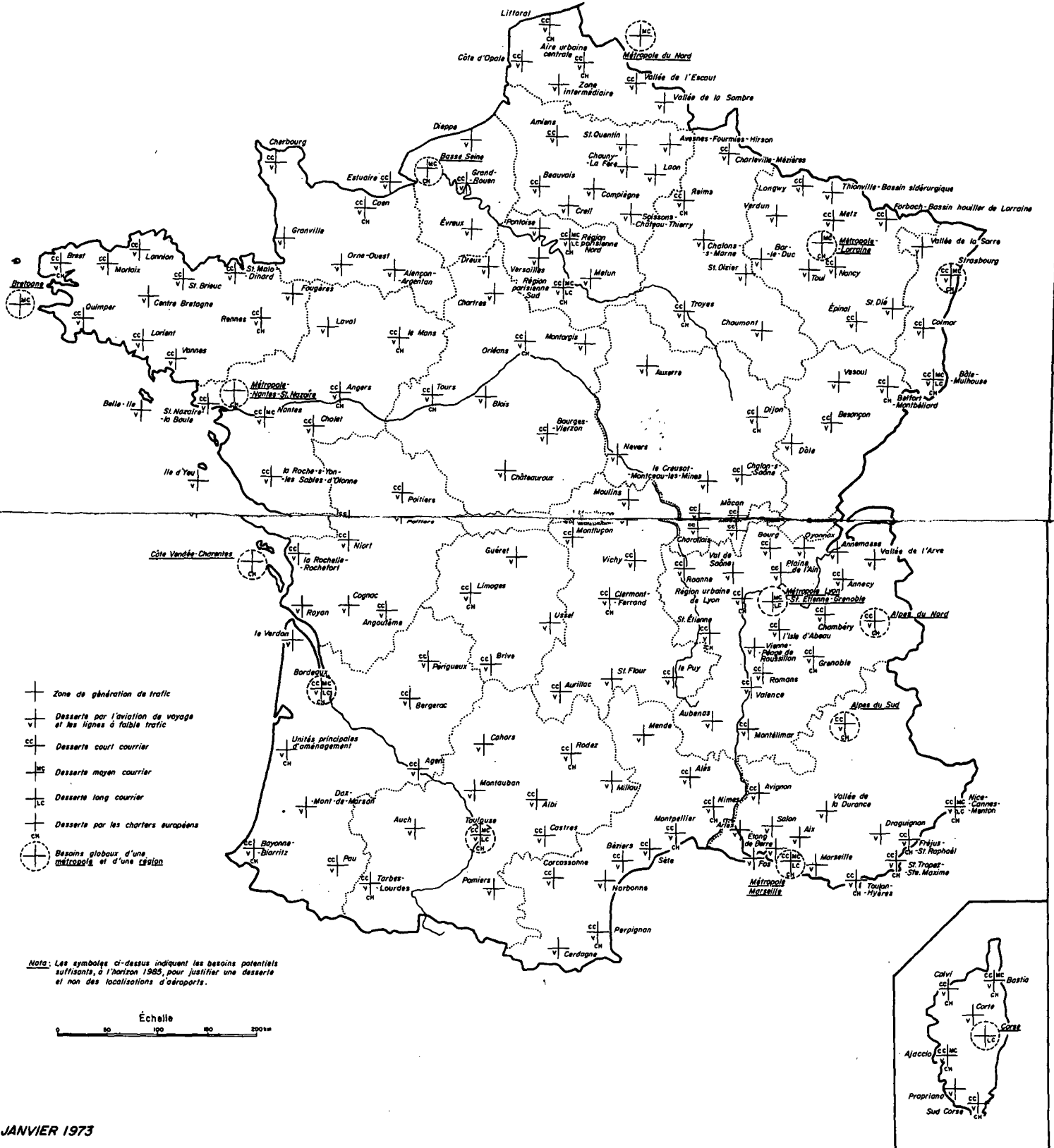
SCHÉMA DIRECTEUR DE L'ÉQUIPEMENT AÉRONAUTIQUE (SDEA)

Définition des catégories d'aéroports

Aéroport de voyage (V)	<ul style="list-style-type: none">— destiné à l'aviation de voyage et aux lignes court-courrier à faible trafic (lignes de troisième niveau) ;— longueur de piste : 1 200 à 1 500 mètres ;— possibilité d'approche aux instruments.
Aéroport court-courrier (CC)	<ul style="list-style-type: none">— destiné aux transports réguliers intérieurs et internationaux de passagers à courte distance ;— longueur de piste : 1 500 à 1 900 mètres ;— possibilité d'approche de précision.
Aéroport « charter » (CH)	<ul style="list-style-type: none">— destiné aux transports non réguliers intensifs de passagers en Europe et dans le bassin méditerranéen d'une importance justifiant des longueurs de pistes supérieures à celles requises pour la desserte « CC ».
Aéroport moyen-courrier (MC)	<ul style="list-style-type: none">— destiné aux transports internationaux réguliers et non réguliers à moyenne distance (1 000 à 3 000 kilomètres) ;— longueur de piste : 2 500 mètres ;— possibilité d'approche de précision.
Aéroport long-courrier (LC)	<ul style="list-style-type: none">— destiné aux transports internationaux réguliers et non réguliers à longue distance ;— longueur de piste : 3 000 à 3 500 mètres ;— possibilité d'approche de précision.

ANNEXE 2

SCHÉMA DIRECTEUR DE L'ÉQUIPEMENT AÉRONAUTIQUE
(Approuvé par le Conseil des ministres le 10 janvier 1973)



JANVIER 1973

ANNEXE 3

PLAN D'ÉQUIPEMENT AÉRONAUTIQUE DE LA RÉGION ALSACE

Approuvé par DM N° 667 AC SBA 3 du 15 février 1982

Liste des aérodromes

Zones à desservir	Fonctions à assurer	Aérodromes retenus	Observations
Strasbourg	Moyen-courrier Charter européen Court-courrier	Strasbourg-Entzheim ¹	
	Voyage et lignes à faible trafic	Strasbourg-Entzheim Haguenau	Pour dégager Strasbourg-Entzheim
Bâle-Mulhouse	Long-courrier	Bâle-Mulhouse ¹	Assurera outre la desserte long-courrier de l'Alsace, la desserte charter de la zone Belfort Monbéliard située en région Franche-Comté.
	Moyen-courrier Charter européen Court-courrier Voyage et lignes à faible trafic		
Colmar	Court-courrier	Colmar-Houssen ¹	Inscrit également au PEA Lorraine pour la desserte voyage et lignes à faible trafic de la zone de St-Dié par les avions les plus exigeants.
	Voyage et lignes à faible trafic		
Vallée de la Sarre	Voyage et lignes à faible trafic	Phalsbourg-Bourscheid	Aérodrome situé en région Lorraine et inscrit au PEA Lorraine. Après étude Aviation Civile-Armée de terre de la compatibilité des besoins civils et militaires.

Nota 1. En raison de leur situation frontalière ces aérodromes sont susceptibles de satisfaire une partie des besoins des zones étrangères voisines.

ANNEXE 4

DENSITÉ DES AÉRODROMES CIVILS
EN FRANCE ET DANS CERTAINS ÉTATS

mai 1982

PAYS	Superficie (× 10 ³ km ²)	Nombre d'habitants (× 10 ⁶)	Nombre d'aérodromes terrestres (privés exclus)	Nombre d'aérodromes		Classement en fonction de la	
				pour 10 000 km ²	par million d'habitants	superficie	population
	1	2	3	4	5	6	7
Allemagne de l'Ouest	248	59,6	150	6,04	2,51	6	12
Belgique	30	9,7	9	3,0	0,93	8	15
Brésil	8 512	95,3	902	0,12	9,46	15	4
Bulgarie	110	8,6	3	0,27	0,35	22	22
Canada	9 960	21,8	420	0,42	23,85	21	2
Danemark	43	5	38	8,84	7,6	1	6
Espagne	507	34,1	43	0,85	1,26	18	16
Etats-Unis	9 385	207	6 376	6,79	30,8	3	1
FRANCE	550	52	280	5,09	5,38	4	7
Gde-Bretagne	244	55,3	124	5,08	2,24	5	11
Grèce	133	8,8	30	2,26	3,41	10	9
Hongrie	93	10,3	80	8,60	7,77	2	5
Italie	300	54,4	35	1,17	0,64	17	20
Norvège	324	3,9	48	1,48	12,30	12	3
Pays-Bas	33	13	15	4,55	1,15	7	17
Pologne	310	33	12	0,39	0,36	20	21
Portugal	92	9,4	36	3,91	3,83	9	10
Roumanie	237	20,5	32	1,35	1,56	13	13
Suède	450	8,1	53	1,18	6,54	14	8
Suisse	41	6,3	9	2,20	1,43	11	14
Tchécoslovaquie	128	14,5	15	1,17	1,03	16	18
URSS	17 000	247	27	0,02	0,11	23	23
Yougoslavie	255	20,2	17	0,67	0,84	19	19

ANNEXE 5

LISTE DES AÉROPORTS TRAITANT PLUS DE 5 000 PASSAGERS (VENTILÉS DANS LES DIFFÉRENTS GROUPES)

- A. — Aéroports à statut particulier
- Aéroport de Paris (CDG, Orly, Le Bourget)
 - Bâle-Mulhouse
- B. — Aéroports de Province
(ordre de trafic décroissant)

GRANDS AÉROPORTS

Marseille-Marignane
Nice-Côte d'Azur + Cannes Mandelieu
Lyon-Satolas + Bron
Toulouse-Blagnac
Bordeaux-Mérignac

AÉROPORTS MOYENS

Ajaccio-Campo Dell'Oro
Bastia-Poretta
Strasbourg-Entzheim
Nantes-Château-Bougon
Lille-Lesquin
Tarbes-Ossun-Lourdes
Montpellier-Fréjorgues
Grenoble-Saint-Geoirs
Toulon-Hyères Le-Palyvestre

AÉROPORTS INTERMÉDIAIRES

Nîmes-Garons
Biarritz-Bayonne-Anglet
Pau-Pont-Long-Uzein
Brest-Guipavas
Perpignan-Rivesaltes
Clermont-Ferrand-Aulnat
Calvi-Sainte-Catherine
Lorient-Lann-Bihoué
Metz-Frescaty
Beauvais-Tillé
Dinard-Pleurtuit
Chambéry-Aix-les-Bains
Limoges-Bellegarde
Saint-Etienne-Bouthéon
Rennes-Saint-Jacques-de-la-Landes
Valence-Chabeuil

PETITS AÉROPORTS

Béziers-Vias
Le Touquet-Paris Plage
Quimper-Pluguffan
Colmar-Houssen
Rodez-Marcillac
La Rochelle-Laleu
Belfort-Fontaine
Poitiers-Biard
Nancy-Essey
Saint-Nazaire-Montoir
Lannion-Serveil
Carcassonne-Salvaza
Cherbourg-Maupertus
Figari-Sud-Corse
Saint-Brieuc-Tremuson
Tours-Saint-Symphorien
Reims-Champagne
Agen-La Garenne
Deauville-Saint-Gatien
Le Havre-Octeville
Dôle-Tavaux
Morlaix-Ploujean
Caen-Carpiquet
Epinal-Mirecourt
Annecy-Meythet
Albi-Le Sequestre
Châteauroux-Deols
Aurillac-Tronquières
Roanne-Renaison
Le Puy-Loude
Dijon-Longvic
Brive-La Roche
Vichy Charmeil
Ile d'Yeu
Le Mans-Arnage
Courchevel
Bergerac-Roumanière
Angers-Avrillé

ANNEXE 6

QUELQUES STATISTIQUES FINANCIÈRES DE 1980

Chiffres d'affaires en 1980 (millions de francs)

5 grands aéroports	346,508
9 aéroports moyens	76,643
16 aéroports intermédiaires	50,766
38 petits aéroports	39,103
	513,020

Charges d'exploitation courante en 1980 (millions de francs)

5 grands aéroports	228,516
9 aéroports moyens	63,048
16 aéroports intermédiaires	52,158
38 petits aéroports	55,499
	399,221

Solde d'exploitation en 1980 (millions de francs)

5 grands aéroports	+ 117,992
9 aéroports moyens	+ 13,595
16 aéroports intermédiaires	- 1,392
38 petits aéroports	- 16,396

Les investissements en 1980 (millions de francs)

5 grands aéroports	100,068
9 aéroports moyens	35,241
16 aéroports intermédiaires	23,527
38 petits aéroports	11,500
	170,336

Le service de la dette en 1980 (millions de francs)

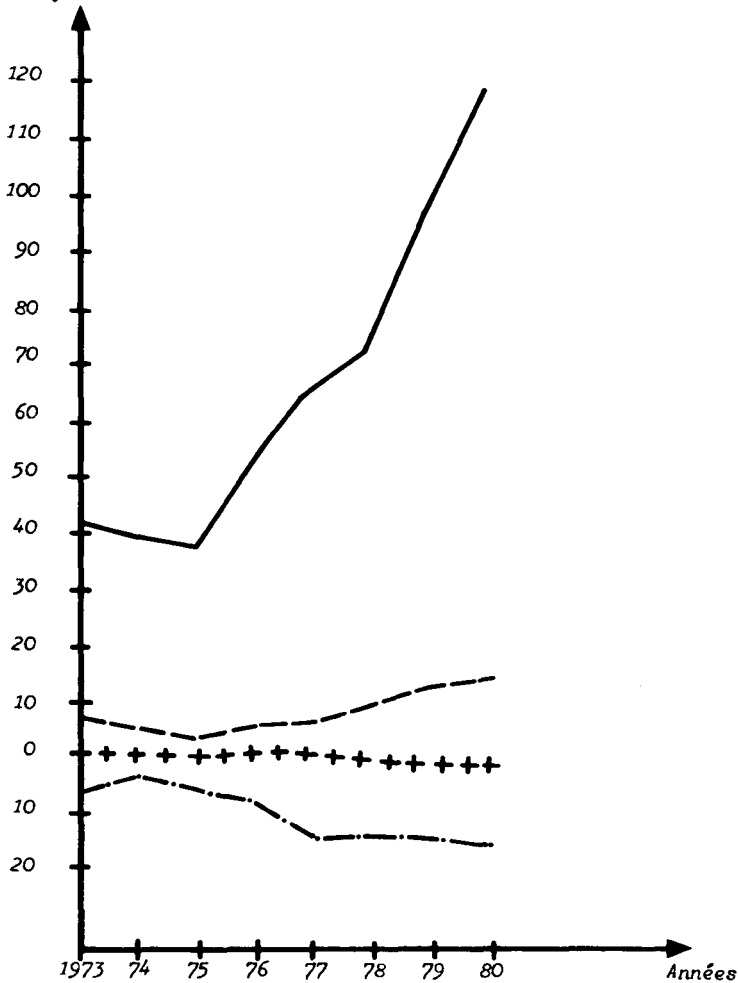
5 grands aéroports	74,720
9 aéroports moyens	20,030
16 aéroports intermédiaires	17,910
38 petits aéroports	19,137

Marge nette d'autofinancement (millions de francs)

5 grands aéroports	+ 43,272
9 aéroports moyens	- 6,435
	(+ 0,707)
	(- 7,142)
16 aéroports intermédiaires	- 19,302
38 petits aéroports	- 35,533

ANNEXE 7 ACTIVITÉ DES AÉROPORTS DE PROVINCE EN 1980
Solde d'exploitation
 Avant frais financiers et amortissements

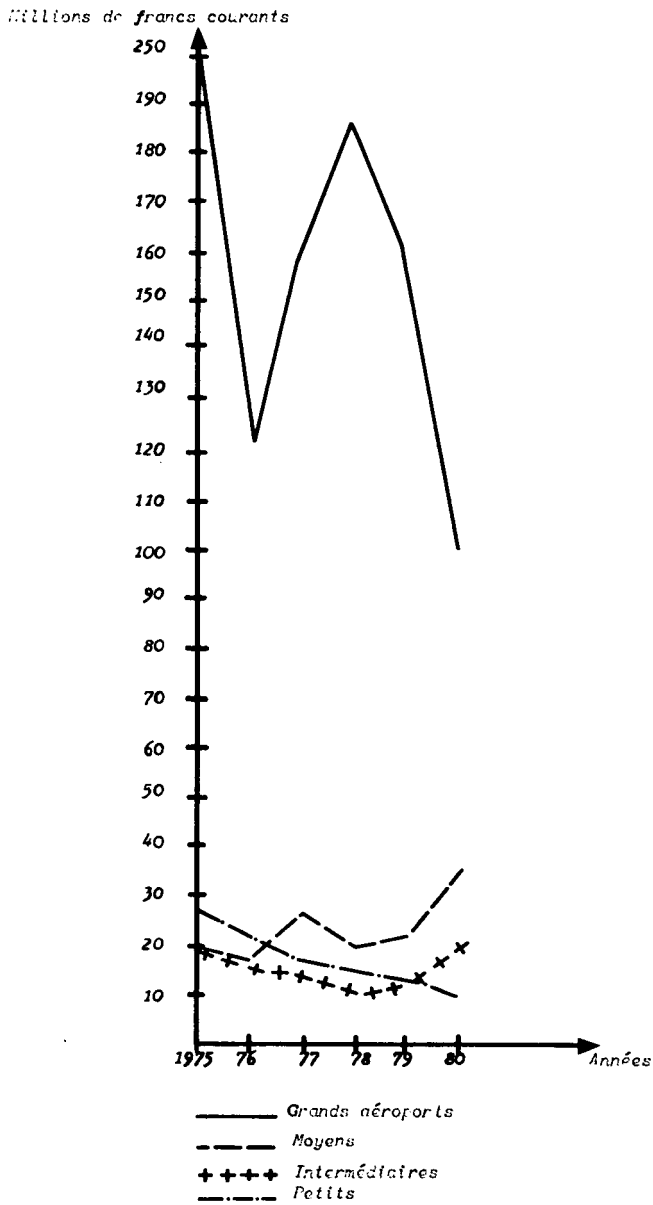
Millions de francs constants



Source: DDC/SM

ANNEXE 8 ACTIVITÉ DES AÉROPORTS DE PROVINCE EN 1980

Investissements

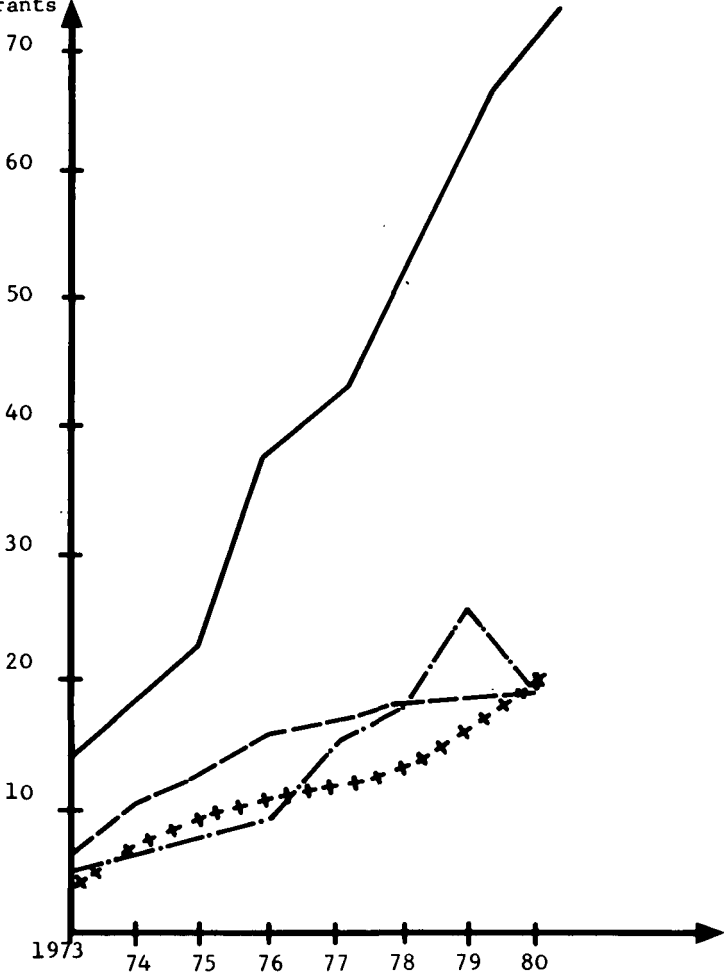


Source : DDA/C/SBA

ANNEXE 9 ACTIVITÉ DES AÉROPORTS DE PROVINCE EN 1980

Service de la dette

Millions de francs courants



Source : DGAC/SBA

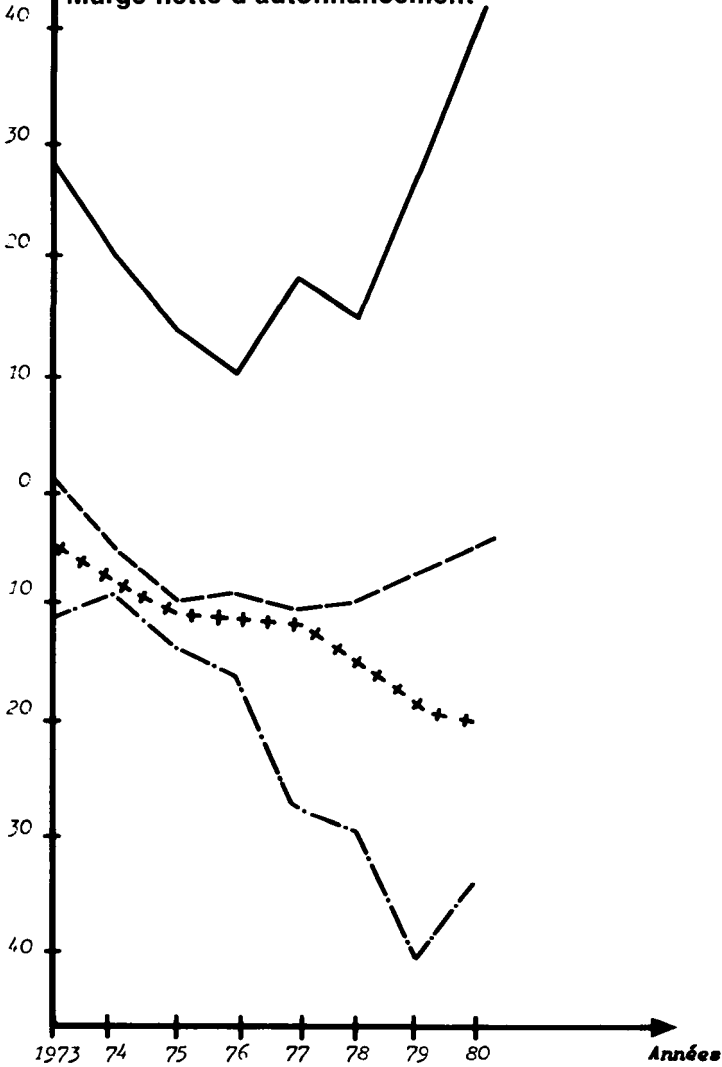
- Grands aéroports
- - - Moyens
- + + + Intermédiaires
- . - . Petits

Millions de francs courants

ANNEXE 10

ACTIVITÉ DES AÉROPORTS DE PROVINCE EN 1980

Marge nette d'autofinancement



- Grands aéroports
- - - Moyens
- + + + Intermédiaires
- . - Petits

source DGAC/SBA

**ENQUÊTE SUR LE FONCTIONNEMENT
DES COMMISSIONS CONSULTATIVES ÉCONOMIQUES
DES AÉROPORTS**

*Extrait du rapport de M. Jacques Villiers
Chef de l'inspection générale
de l'aviation civile et de la météorologie
juillet 1981*

PROPOSITIONS

Evoquant des critiques sur le choix des investissements et sur le processus des décisions tarifaires, certains croyaient pouvoir déceler dans la gestion aéroportuaire des signes de situation bloquée ou en passe de le devenir.

Au contraire, l'enquête effectuée a révélé que, dans l'ensemble, les commissions consultatives économiques des aéroports fonctionnent mieux qu'il n'a été dit, si ce n'est toujours aussi bien qu'on pourrait le souhaiter.

Les partenaires semblent de mieux en mieux prendre conscience de ce que les CCE constituent un instrument irremplaçable pour permettre à la gestion aéroportuaire de s'exercer dans un contexte qui la rapproche de celui d'une entreprise classique, malgré son caractère monopolistique et malgré la multiplicité des acteurs concernés (au niveau décisionnel comme au niveau exécutif).

L'enquête a permis d'explicitier d'une manière détaillée les mécanismes en cause ainsi que les déficiences essentielles qui s'opposent au plein succès de la concertation ; les obstacles proviennent de contraintes exogènes au champ propre de la concertation locale mais aussi des modalités de l'exercice même de cette concertation au sein des CCE.

Les propositions qui suivent concernent successivement ces deux aspects complémentaires.

A — POUR AMÉLIORER LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION LOCALE

Proposition n° 1

Il est proposé que les grandes lignes d'une politique aéroportuaire soient explicitées et négociées par l'administration et les organisations professionnelles concernées (UCCEGA, SNTA) et soumises, si besoin, à un arbitrage politique.

Dans une lettre qu'il nous adressait le 17 avril 1980, le SNTA concluait : « la définition par l'État, et pour une période assez longue, d'une doctrine stable et d'une politique en matière d'aéroports permettrait d'atténuer dans une grande mesure les conflits actuels et préviendrait les conflits à venir ».

Les gestionnaires se rallient à une telle formulation.

Cette condition semble essentielle pour mettre fin à une situation que tous les partenaires s'accordent, dans les mêmes termes, à trouver malsaine et de nature à bloquer la concertation entre eux.

L'examen des problèmes sur lesquels bute le fonctionnement des CCE et qui ont été mis en évidence dans l'enquête effectuée, pourrait servir de guide pour l'établissement d'une politique aéroportuaire qui devrait notamment porter sur les composantes suivantes :

1. Fondements de l'intervention financière de l'Etat dans les investissements et dans le fonctionnement des aéroports, critères généraux de mise en œuvre selon la nature de l'intervention et selon la capacité contributive des autres partenaires. Tendances d'évolution, notamment du budget de l'Etat.
2. Fondements de l'intervention financière incombant aux collectivités locales ; publicité de la politique correspondante en vue de permettre à ces dernières de décider en pleine connaissance du domaine de leurs responsabilités et des conséquences financières qui en résultent pour elles à court, moyen et long terme (investissement et charges d'exploitation).
3. Conditions d'accès au marché financier pour les emprunts effectués par les gestionnaires d'aéroports.
4. Délimitation précise des domaines impliquant l'accord préalable de l'Etat avant décision locale, critères généraux de la politique de l'Etat en ces domaines.
5. Objectifs et modalités d'exercice du contrôle des concessions par le concédant.

En raison des implications sous-jacentes aux trois premiers points, la concertation suggérée ne doit constituer qu'une première étape vers les décisions politiques qui devront être prises au niveau convenable.

Proposition n° 2

Il est proposé qu'au moins une fois par an l'administration réunisse au niveau national les organisations professionnelles impliquées (notamment UCCEGA, SNTA) pour examiner les prévisions générales de trafic, le budget de l'Etat, l'environnement économique ainsi que la situation d'ensemble actuelle et prévisionnelle des aéroports et des compagnies aériennes.

L'examen des grands problèmes, des tendances et des équilibres ainsi que des diverses contraintes pesant sur le transport aérien permettrait de préciser en commun et avec un recul suffisant le contexte dans lequel une gestion aéroportuaire optimale réellement décentralisée pourrait dès lors s'exercer librement sans nuire à la cohérence de l'ensemble du système du transport aérien.

Il devra être clair cependant que la concertation au niveau national devra s'exercer essentiellement sur le contexte général et s'abstenir d'élaborer des règles trop contraignantes qui pourraient conduire à vider de sa substance la concertation locale ; en raison de l'attachement de toutes les parties concernées à la création de conditions pour une décentralisation efficace, il y a tout lieu de penser que les bons compromis seront trouvés en vue de conférer un caractère complémentaire plutôt qu'antinomique à ces deux niveaux de concertation.

Proposition n° 3

Il est proposé d'inciter à la généralisation de la gestion prévisionnelle des aéroports. A cet effet, il convient d'encourager et de faciliter l'établisse-

ment des « Plans d'action des gestionnaires d'aéroports (PAGA) » et de recommander que ces plans, progressivement affinés, servent systématiquement de guide aux travaux des CCE.

Les deux premières propositions constituent des conditions nécessaires à l'exercice d'une réelle gestion locale prenant en compte le contexte général et ses perspectives.

Mais pour que le gestionnaire puisse établir des prévisions solides, il est nécessaire qu'il dispose d'informations qu'il n'a pas systématiquement, notamment sur les projets des compagnies aériennes : développement des lignes existantes, ouverture de nouvelles liaisons, mise en œuvre d'avions de plus grande capacité ou plus exigeants au regard de l'infrastructure.

Ces changements éventuels ont une incidence beaucoup plus forte sur les *aéroports d'importance moyenne* dont l'infrastructure ou les installations terminales sont plus sensibles à ces variations que les grands aéroports. Or ces aéroports-là, en général moins bien informés que ces derniers sur les intentions des compagnies, ont le plus de difficulté à établir leur plan d'action.

Les informations en provenance de l'administration ne devraient pas se limiter, comme c'est actuellement le cas, à son budget annuel ou à diverses mesures qu'elle projette à court terme. Des esquisses budgétaires pluriannuelles seraient nécessaires, tant en ce qui concerne les crédits d'investissement que l'évolution du nombre des personnels de l'Etat et leur répartition entre les différentes plates-formes.

On peut espérer que les partenaires de la CCE à qui seraient présentées des informations et des propositions placées dans leur perspective nationale et locale seront en mesure de procéder en commun à de saines analyses, de prendre les décisions nécessaires et de rechercher, sans heurt durable, les compromis qui s'imposent.

L'enquête a cependant montré que faute de compromis (ou peut-être faute d'effort suffisant dans la recherche de compromis), les partenaires ont une tendance trop fréquente à s'en remettre à des arbitrages de l'Etat et que celui-ci cède trop facilement à cette sollicitation — s'il ne s'impose pas de lui-même — ce qui nuit d'une manière flagrante à la crédibilité même de la concertation locale.

Proposition n° 4

Il est proposé que les interventions centrales dans le domaine de compétence de chaque aéroport soient limitées au minimum indispensable et que les arbitrages ne soient sollicités et rendus que s'il apparaît que les divergences sont strictement irréductibles au sein de la CCE.

Le processus menant à des compromis n'a en effet de chance de se développer et d'aboutir que si les partenaires se sentent le « dos au mur » au sein de la CCE comme s'il s'agissait d'un conseil d'administration de plein droit ; les régula-

tions naturelles décrites ci-dessus pourront ainsi faire leur œuvre en jouant aussi librement que possible.

La confiance qui peut être placée dans l'aboutissement des négociations locales résulte du fait que les compagnies aériennes ne peuvent pas plus se passer d'un aéroport efficace, que les collectivités locales et le gestionnaire ne peuvent accepter une desserte aérienne dégradée.

L'arbitrage extérieur à la CCE devrait dans ces conditions rester exceptionnel et il ne paraît pas nécessaire à ce stade d'en prévoir les modalités.

Le recours trop fréquent à de tels arbitrages constituerait en lui-même un critère alarmant de mauvais fonctionnement du dispositif dans son ensemble.

L'examen central annuel (proposition n° 3) des cas les plus exemplaires permettra de faire l'analyse des dysfonctionnements, d'en tirer les enseignements généraux correspondants, de réagir en conséquence et de préciser, si nécessaire, des conditions et processus d'arbitrage.

Proposition n° 5

L'analyse du comportement des partenaires au sein des CCE a fait apparaître que l'incertitude actuelle qui pèse non seulement sur la politique de l'Etat, mais encore sur certaines tendances implicites contradictoires entre les objectifs des différentes composantes de l'administration, a pour effet d'inciter chaque partenaire à se retourner vers la composante de l'Administration qu'il considère à un moment donné comme son « protecteur » naturel. (Ministères des transports, de l'économie et des finances, du commerce et de l'artisanat.)

Il est suggéré que l'Administration procède en ce qui la concerne à une réflexion sur ses objectifs et à un aménagement des procédures et des modalités de son action visant notamment à aplanir tout conflit entre ses différentes composantes.

Il en résulterait que l'Administration serait en mesure de procéder à une déconcentration plus complète sur ses structures régionales ainsi placées dans de meilleures conditions pour apporter leur concours aux autres acteurs intervenant sur le plan régional et local dans le développement et l'exploitation du transport aérien et de ses infrastructures.

L'ensemble des 5 propositions ci-dessus forme un tout. Quelles que soient les vicissitudes de leur mise en œuvre initiale, elles sont de nature à permettre d'engager un processus irréversible de clarification et d'amélioration progressives. Elles devraient permettre de revitaliser la foi et la confiance des partenaires dans le mécanisme des CCE ; mais aussi, en donnant au fonctionnement de celles-ci une impulsion déterminante, elles créeraient les conditions de base pour une politique plus efficace de décentralisation de la gestion aéroportuaire, que tous les partenaires appellent de leurs vœux.

L'Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie peut s'assu-

rer du fonctionnement général du dispositif et soumettre ses propositions d'amélioration en tant que de besoin.

Dans la mesure où les conditions de la décentralisation seront remplies et que l'expérience aura accru la confiance des partenaires et produit les résultats escomptés, il est fort probable que la voie s'ouvrira, si elle se révèle nécessaire, à une évolution des régimes juridiques des aéroports vers des formules mieux adaptées que celle de la concession de l'Etat lui-même, en vue de permettre une gestion plus authentiquement locale.

B — POUR UNE AMÉLIORATION DU FONCTIONNEMENT INTERNE DES CCE

Les propositions qui précèdent ont pour objectif de créer un contexte qui permette une gestion saine et responsable par les gestionnaires dans le respect des objectifs, des intérêts et de la compétence propres de tous les partenaires tout en maintenant la cohérence de l'ensemble du système de transport aérien.

Dans de telles conditions, la concertation au sein des CCE serait susceptible de prendre tout son sens et, de ce seul fait, son fonctionnement devrait marquer une tendance rapide à l'amélioration.

L'enquête effectuée a cependant montré qu'il existe ici et là des déficiences dans le fonctionnement interne des CCE ; le processus d'enquête a amené à expliciter la plupart des obstacles rencontrés. L'analyse n'a cependant pas fait apparaître d'insuffisances notoires ni dans la réglementation ni dans les directives générales en ce domaine.

Il n'est donc pas suggéré, à ce stade, de modifier ou de compléter les textes existants.

Les CCE ne sont, en effet, que des instances de concertation ; le succès de leur mission est donc essentiellement tributaire des motivations, des objectifs et de la stratégie de leurs membres. Les comportements qui en découlent ne peuvent guère être influencés par une orientation autoritaire, mais plutôt par un renforcement de la *prise de conscience* de l'intérêt qui s'attache pour chacun des partenaires à une concertation en profondeur et à la recherche loyale de compromis entre eux dans leur intérêt commun.

Compte tenu des constatations effectuées on aurait pu être tenté de rassembler, par exemple sous forme d'un *projet type de règlement intérieur* des CEE, l'ensemble des dispositions susceptibles de permettre d'optimiser, au moins en théorie, les conditions locales de la concertation.

Il a toutefois semblé que toute règle contraignante qui n'émanerait pas des membres de chaque CCE eux-mêmes serait inefficace et pourrait même aller à l'encontre des objectifs poursuivis.

C'est donc plutôt en faveur d'un « *code de bonne conduite* » librement consenti par chacun que plaide l'enquête effectuée, code implicite qui s'élaborera selon un processus naturel d'autant plus efficace que les déficiences

seront mieux analysées et mieux comprises par des partenaires. Le présent rapport est peut-être susceptible de jouer un rôle en ce sens.

Proposition n° 6

Afin de favoriser la prise de conscience du problème, des mécanismes et des enjeux (sur le plan national et sur le plan local) et pour susciter l'examen critique des conditions de fonctionnement de la concertation sur chaque aéroport, il est proposé que le présent rapport fasse l'objet d'une large diffusion.

Il n'en reste pas moins que l'enquête a fait apparaître certaines difficultés de caractère assez général ; les propositions qui suivent sont inspirées de leur analyse et peuvent permettre d'améliorer le fonctionnement de la plupart des CCE.

Les propositions qui suivent constituent l'explicitation de processus qui sont plus ou moins implicitement et plus ou moins systématiquement mis en œuvre (avec bon succès sur les plus grands aéroports) et qui devraient être généralisés.

Proposition n° 7

Il est proposé que les réunions des CCE s'insèrent dans le cadre d'un processus continu de concertation entre les partenaires locaux.

Et que en conséquence :

1. La préparation des réunions fasse l'objet d'une répartition des tâches entre tous les partenaires (et donne lieu si besoin à des réunions de travail préalables lorsqu'elles se révèlent utiles pour l'élaboration de documents nécessaires à la CCE).
2. Les conclusions des réunions de la CEE fassent l'objet de comptes rendus clairs exposant les consensus acquis et l'analyse documentée des positions des partenaires lorsque les divergences n'ont pas pu être réduites, pour que ces comptes rendus puissent servir de base aux délibérations internes des collectivités locales et aux arbitrages éventuels s'ils se révèlent indispensables et inévitables.
3. Les problèmes qui n'ont pas atteint une maturité suffisante soient renvoyés à des groupes de travail de la CEE sous l'égide du gestionnaire et pour lesquels seraient désignés éventuellement un président et un rapporteur, qui rendraient compte de leurs travaux à la CEE.
4. *Le suivi des problèmes* de la CEE soit assuré entre les sessions.

Il n'est pas proposé de création de « commissions consultatives aéronautiques » sauf si ses travaux sont intégrés dans ceux de la CEE conformément à la présente proposition. Par contre il convient de rappeler le rôle essentiel joué par les commissions réunissant périodiquement au niveau *exécutif* les responsables de la gestion, ceux de l'exploitation et ceux des usagers.

Mais quels que soient les soins apportés à la préparation et à la conduite des réunions CCE le problème tarifaire ne manquera pas de monopoliser l'essentiel des discussions, de cristalliser l'essentiel des désaccords. Il contribue à dégrader l'atmosphère et à limiter la portée des discussions dans la mesure où des désaccords fondamentaux imposent des arbitrages extérieurs à la CCE elle-même.

L'examen des discussions tarifaires locales a fait apparaître qu'il n'existe pas actuellement de méthodologie générale appropriée pour aborder ces discussions sur le plan local.

En conséquence :

Proposition n° 8

Il est proposé que l'établissement des révisions tarifaires « au fil de l'eau » fasse l'objet, sur chaque aéroport, de réflexions systématiques pour la prise en compte de l'inflation d'une part, et de l'accroissement de productivité d'autre part.

La révision tarifaire annuelle résulte de la variation de ses deux composantes :

- l'inflation,
- l'accroissement de « productivité ».

On posera pour « *premier principe* » que l'inflation doit présenter une influence neutre sur les comptes de l'aéroport. Il est possible de mettre au point pour chaque aéroport une première formule de révision de prix qui, en fonction de la structure et de la nature des charges qui lui sont propres, permette de satisfaire ce premier principe. Les partenaires peuvent assez facilement s'accorder sur ce point, en vue d'établir la formule la mieux adaptée à chaque cas d'espèce afin d'éviter que l'inflation moyenne affectant l'ensemble de l'économie française soit artificiellement prise comme seule référence.

Mais il faut, par ailleurs, tenir compte de l'accroissement de productivité de l'aéroport pour pondérer l'augmentation tarifaire découlant du premier principe (l'accroissement de productivité découle de l'amélioration de la gestion d'une part et de l'augmentation du trafic d'autre part). Personne ne semble encore avoir trouvé un moyen incontestable d'y parvenir ; cette situation pollue le fonctionnement des CCE.

Une conception dynamique, et non statique, de la gestion prévisionnelle des aéroports pourrait être basée sur un « *deuxième principe* », à savoir que toute gestion aéroportuaire doit tendre vers l'autonomie et l'équilibre financier (ou les maintenir lorsqu'ils sont atteints) au fur et à mesure de la croissance du trafic¹. Il en résulte que chaque année de croissance de trafic doit, dans une mesure à définir, permettre un progrès en ce sens.

1. Un tel principe trouve sa source dans celui que tout transport doit tendre à couvrir ses charges d'infrastructure dans la mesure où il a atteint une maturité satisfaisante.

Le « taux de couverture », ratio entre les charges couvertes par les redevances (hors subventions) et les charges encourues, devrait en principe progresser, en moyenne et dans une mesure à définir, en fonction de la croissance du trafic.

Le rythme de ce progrès en fonction du trafic et des aléas de parcours, devrait constituer un thème essentiel de discussions approfondies au sein des CCE.

Le problème tarifaire pourrait ainsi être abordé simplement si la croissance du trafic, ou des événements exceptionnels, n'imposaient pas des investissements dont les conséquences financières peuvent être de nature à altérer, plus ou moins profondément et pour un temps plus ou moins long, la marche de l'aéroport vers son équilibre financier.

Les investissements demandés par les utilisateurs ou par les collectivités locales doivent donc faire l'objet d'un examen particulier en CCE, ce qui justifie la proposition suivante :

Proposition n° 9

Il est proposé de favoriser la régulation équitable des investissements par la tarification et par la participation financière de la collectivité.

Les discussions sur les investissements au sein de la CCE doivent être conduites comme un « tour de table financier » permettant de mettre en évidence l'intérêt de chacun des partenaires à chaque investissement proposé, en vue de rechercher en conséquence un partage équitable entre le financement par les redevances d'une part et par la participation de l'Etat et des collectivités intéressées d'autre part.

Il convient que soient bien explicitées la part des investissements demandés ou acceptés par les compagnies aériennes et celle des investissements promotionnels pour la région (charter, aviation de voyage...) non rentabilisables à court et moyen terme ; ces derniers investissements ne devraient être décidés qu'après assurance qu'ils n'auront pas d'effet négatif sur la tarification et donc que leur financement par l'Etat et les collectivités locales demanderesse est bien (ou sera bien) couvert en conséquence.

Grâce au bon développement actuel de l'infrastructure aéroportuaire les charges d'exploitation tendent à prendre une importance de plus en plus déterminante ; elles doivent donc faire l'objet d'un examen de même nature en CCE que celui des investissements en vue d'établir une relation aussi équitable que possible entre la qualité de service requise par les usagers (ou souhaitée par les collectivités), la tarification et la contribution financière des parties prenantes.

Proposition n°10

Pour les aéroports qui ne disposent pas d'assises financières stables il est proposé qu'une remise en ordre soit entreprise pour leur assurer au coût minimum un avenir conforme aux besoins exprimés par toutes les parties intéressées (collectivités locales et usagers) et avec la participation équitable de chacune d'entre elles.

Il conviendrait de s'affranchir, là où elles existent, des situations financières dans lesquelles les « taux de couverture » ne résultant que de raisons « historiques » sans fondement réaliste et telles que la répartition des participations des collectivités n'est pas bien adaptée aux avantages qu'elles retirent de l'aéroport.

Des « plans de sauvegarde » ont été élaborés avec succès après des remises en question qui ont donné lieu (Biarritz) — ou qui auraient pu donner lieu — (Brest, Dôle...), à la dénonciation d'une concession ; on ne voit pas pourquoi ce qui est bon pour résoudre des problèmes dramatisés ne pourrait pas l'être pour aborder, dans la sérénité, des situations avant qu'elles ne se détériorent au point de ne plus être maîtrisables sans révision déchirante.

On a ainsi constaté qu'un certain nombre de concessions d'aéroports moyens et petits peuvent être considérées comme en péril. On a d'ailleurs noté que de nombreuses CCE songent sérieusement à se dégager de leur concession aéroportuaire, même si elles ne s'approprient pas réellement à mettre leur menace à exécution dans l'immédiat.

Dans de tels cas (il s'agit en général de petits aéroports), c'est donc vers l'établissement de « plans de sauvegarde » ou de « plans de restructuration financière » étayés sur les deux principes ci-dessus énoncés que plaident les analyses effectuées. Le temps semble venu de s'en préoccuper et il semble même qu'il en soit grand temps. Après que les économies nécessaires aient été recensées, un plan de financement équitable de la part de l'Etat, des collectivités locales, du concessionnaire, devrait être recherché pour permettre l'exploitation et le développement normal de l'aéroport sans dépasser la capacité contributive raisonnable des utilisateurs.

A cet effet, il devrait être rendu bien clair auparavant qu'un aéroport (comme tout service ou toute prestation aéroportuaire, ou comme toute ligne aérienne) peut être maintenu ouvert, ou fermé. Les choix appartiennent aux collectivités qui sont localement impliquées par leurs conséquences. Elles doivent donc accepter de supporter un poids financier à la hauteur de l'intérêt qu'elles portent au maintien en service et au développement de leur aéroport.

Il y a tout lieu de penser que la mise en œuvre effective des propositions précédentes sera de nature à permettre aux collectivités locales de mieux cerner au sein de leurs propres assemblées la situation de l'aéroport les concernant ainsi que la nature, l'ampleur et l'évolution de l'assistance financière qu'elles seront amenées à lui consentir pour atteindre les objectifs qu'elles entendent se fixer, de même que la part qu'elles entendent prendre en conséquence dans les processus de décision.

Pour faciliter le travail de ces collectivités locales, il est souhaitable que les comptes rendus de la CCE soient rédigés en prenant dûment en considération leurs besoins d'information pour l'élaboration de leur stratégie et de leur politique.

Par ailleurs, il est essentiel que le concessionnaire non seulement assure la gestion de l'aéroport mais fasse son affaire de la mobilisation des contributions des collectivités locales destinées à l'équilibre de son bilan.

Les consultations techniques sur le fonctionnement et l'évolution de l'aéroport peuvent facilement s'effectuer localement en fonction des besoins et sans formalisme entre le gestionnaire, les utilisateurs et les services de l'Etat.

Proposition n° 11

Il est proposé que la procédure de vote interne aux CCE ne soit utilisée que pour constater le degré de consensus atteint à un moment donné et pour en déduire en commun les conséquences qu'il y a lieu d'en tirer pour les travaux à venir, ou, en dernier ressort, pour les arbitrages extérieurs à solliciter.

Compte tenu de cette proposition, la composition de la CCE ne revêt pas de caractère critique dans la mesure où les résultats de votes perdraient leurs conséquences contraignantes et que tout le poids serait donné à l'exposé des positions contradictoires en présence et à la mise en œuvre de procédures de « gestion des conflits » ainsi révélés en vue de leur solution.

Si une telle proposition ne se révélait pas suffisante, il conviendrait de prendre les dispositions pour assurer un bon équilibre entre les deux groupes de partenaires qui s'affrontent dans les décisions d'investissement et de tarif (partenaires locaux et compagnies aériennes).

Proposition n° 12

Il est proposé que seuls les aéroports pour lesquels le « taux de couverture » des charges aéroportuaires par les usagers est significatif, donnent lieu à constitution de CCE.

Sur les très petits aéroports, le « taux de couverture » des charges aéroportuaires est très faible ; la constitution de CCE perd son sens ; la concertation tarifaire avec les usagers reste nécessaire pour les projets d'investissements et pour les tarifs, mais peut se dérouler selon un formalisme moins rigoureux que celui des CCE. La concertation directe entre le gestionnaire et les collectivités locales qui supportent à eux seuls et solidairement la quasi-totalité des charges du transport aérien revêt par contre une importance déterminante et doit s'étendre à la couverture de l'ensemble de ces charges (déficit aéroportuaire, subvention aux lignes aériennes).

ANNEXES

Le Ministre d'Etat
Ministre des Transports

PARIS, le 30 septembre 1982.

Madame, Monsieur,

Le rapport de MM. Funel et Villiers a été entrepris à ma demande, à l'automne 1981. En effet, une véritable situation de crise nous interpellait, que les gouvernements précédents avaient laissé se développer : chômage de certains personnels navigants, difficultés des compagnies régionales et des compagnies charters, insuffisant développement du charter moyen et long courrier, pertes de trafic pour le pavillon national en raison notamment d'une flotte d'Air-France incomplète (module 100 places), difficultés avec les autorités locales pour la desserte des départements d'Outre-Mer...

Dans ce contexte, des décisions immédiates ont été prises : organisation d'une table ronde sur l'emploi dans le transport aérien ayant conduit à des résultats significatifs, décision d'acquérir 12 Boeing 737.

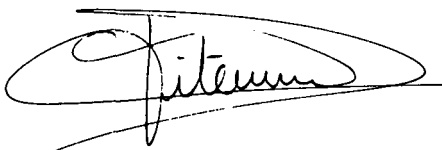
Une réflexion approfondie a dû être également engagée visant le moyen et long terme. Cette réflexion confiée à MM. les ingénieurs généraux Funel et Villiers par lettre de mission du 2.11.81, a été placée résolument dans une perspective de développement, de compétitivité et de progrès, conformément aux objectifs dégagés durant la même période pour l'établissement du projet de loi d'orientation des transports intérieurs et de celle relative à la décentralisation des compétences.

Le rapport qui m'a été remis fin août 1982 constitue, par la masse des informations rassemblées et la qualité des réflexions, une base sérieuse de référence pour dégager des propositions et engager la concertation.

Il ne propose pas de solutions toutes faites dans un domaine aussi complexe. Dans un contexte national et international difficile, il montre combien la voie est étroite pour mener avec rigueur une politique de développement fon-

dée sur une amélioration de l'organisation générale, avec la participation de personnels qualifiés, et la mise en œuvre de matériels et d'investissements judicieusement choisis, bref par une économie des moyens et la recherche d'une plus grande efficacité économique et sociale. Sur ces derniers points, la réflexion mérite sans doute d'être encore approfondie avec tous les intéressés.

Dans ces conditions, j'ai décidé de donner une très large diffusion à ce rapport pour alimenter la réflexion de tous. Sur ces bases j'ai l'intention avec mes collaborateurs et mes services d'engager une vaste concertation avec toutes les parties concernées en vue de préparer les décisions d'avenir essentielles pour le système du transport aérien national.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Fiterman', enclosed within a large, stylized oval shape. The signature is fluid and cursive.

Charles FITERMAN.

Liste des organismes consultés

- Syndicat national du personnel navigant de l'aéronautique civile
- Syndicat national des pilotes de ligne
- CGT - Fédération transports
- CGT - Fédération des travaux publics et des transports FO
- Comité des transporteurs aériens complémentaires
- Syndicat national des transporteurs aériens
- Comité des transports aériens français
- CFTC - Fédération nationale de l'aviation civile
- Fédération nationale des cadres de l'aviation civile
- CFDT - Fédération générale des transports et de l'équipement
- Syndicat national des agences de voyages
- Syndicat national du personnel navigant commercial
- Syndicat national des officiers mécaniciens de l'aviation civile

De nombreuses personnalités ont par ailleurs été consultées à titre individuel ou au titre des organismes ou compagnies dont elles ont la responsabilité.

Table des matières

	Pages
Exposé liminaire	9
Résumé et conclusions essentielles	13
 CHAPITRE I	
CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LA SOCIO-ÉCONOMIE ET LE SERVICE PUBLIC DU TRANSPORT AÉRIEN	
1. L'offre et la demande dans le transport aérien	33
A. Evolution générale de l'offre	33
B. Qualité de service et approche intermodale	33
— Composantes objectives de la qualité de service	33
— Composantes subjectives de la qualité de service	34
— Composantes de la qualité de service et services offerts	34
C. Typification des clientèles	35
D. Adéquation Produit/Clientèle	35
— Voyages à moyenne distance	36
— Les voyages à grande distance	36
E. Diversification de l'offre et demande insatisfaite	37
— Aménagement du territoire	37
— La démocratisation du transport aérien	37
2. Les prix : comment les abaisser ?	38
A. Abaisser les coûts	38
— Coûts et évolution technologique	38
— Coûts et capacité des avions	41
— Coûts et stratégie des entreprises	41
— Coûts et rigueur de gestion	42
B. Abaisser les prix	42
— Coûts, tarifs et équilibre financier	42
— Coûts, tarifs et concurrence	43
— Les économies d'échelle	45
3. Les aspects sociaux	46
A. Statut des personnels des compagnies aériennes	46
— Personnel au sol	46
— Personnel navigant	47

<i>a</i> — <i>Personnel navigant technique</i>	47
<i>b</i> — <i>Personnel navigant commercial</i>	48
B. L'harmonisation des statuts	48
C. La négociation	48
4. Service public et pouvoirs publics	50
A. Implication directe ou semi-directe des pouvoirs publics	50
B. Prise en compte du long terme	51
C. Prise en compte des externalités	52
D. Prise en compte des objectifs sociaux et socio-politiques	52
E. Le service public	53
— Le transport aérien : un service public ?	53
— Le transport aérien : un service public pour qui ?	53
— Mission de service public et entreprises de transport aérien	54
— Service public et réalités économiques	54
F. Service public, concertation et solidarité	55
— Service public et concertation	55
— Service public et solidarité	55

CHAPITRE II

AIR INTER

1. Air Inter en 1982	61
A. Historique succinct	61
B. La politique d'Air Inter	62
C. Les résultats : les principales données	62
— Le trafic	62
— La flotte	63
— Les lignes	63
— Les tarifs	63
D. Gestion commerciale et service public	63
2. Air Inter et le service public	64
A. Service public et réseau d'Air Inter	64
— Consistance du réseau	64
B. Tarification des lignes d'Air Inter et service public	65
— L'évolution des tarifs moyens	65
— Structure tarifaire	65
<i>a</i> — <i>Tarification selon les coûts</i>	65
<i>b</i> — <i>Aspect interne à la compagnie</i>	68
<i>c</i> — <i>Aspect social</i>	68
<i>d</i> — <i>Aménagement du territoire</i>	69
<i>e</i> — <i>Tarification et concurrence intermodale</i>	71
<i>f</i> — <i>Concurrence ou complémentarité des modes</i>	75

C. Qualité de service d'Air Inter et service public	77
D. Qualité de gestion d'Air Inter et service public	78
3. Air Inter et son environnement	83
A. Les relations entre Air Inter et l'Etat	83
B. Les relations entre Air Inter et Air France	84
— Coopération commerciale	85
— Applications commerciales de l'informatique	85
— Assistance en escale	85
— Programme Air Inter à Paris-Charles de Gaulle Aérogare 2	85
— Commercialisation par Air Inter des tronçons métropolitains de vols Air France	86
C. Relations d'Air Inter et des compagnies régionales	86
D. Relations d'Air Inter et des aéroports	86
4. Les Perspectives d'Air Inter	87
A. La flotte d'Air Inter	87
B. La croissance d'Air Inter	88
C. Quelles perspectives pour Air Inter ?	89
D. Politique intermodale	89
E. Relations entre Air Inter et Air France	90
F. Politique européenne	90
Annexes	
1 — Les relations d'Air Inter et de l'Etat	93
2 — Courbe de croissance d'Air Inter	95
3 — Les 12 premières lignes : variation du trafic de 1979 à 1982	96
4 — Evolution des tarifs 1980 d'Air Inter	97
5 — Tarifs Air Inter - liaisons radiales et transversales : tarification selon le service rendu	98
6 — A - Courbe trafics comparés Air Inter/SNCF 1 ^o CL	99
B - Courbe trafics comparés Air Inter/SNCF 1 ^o et 2 ^o CL	100
7 — Tableau croissance Air Inter	101
8 — Graphique évolution des charges d'atterrissage	103

CHAPITRE III

LA DESSERTE RÉGIONALE

1. Desserte régionale et compagnies régionales	107
A. La vocation des compagnies régionales	107
B. Aperçu général du réseau régional	108
2. Intervention des pouvoirs publics	109
3. Subventions et service public	110

4. Réseau régional et service public	110
A. Le réseau	110
B. Structure du réseau	112
— Les rabattements	112
— Les doublets	112
C. Efficacité du réseau et service public	113
5. Caractéristiques internes du réseau régional	114
A. Péréquation et service public	114
B. Qualité de service et service public	115
C. Avenir du réseau régional intérieur actuel	115
6. Les compagnies régionales	116
A. Répartition du trafic entre les compagnies	116
— Trafic intérieur et trafic international	116
— Trafic international sous-traité par Air France	117
— Structure des réseaux propres	117
B. Structure financière de la profession	117
C. Dépendance de la profession	118
— Dépendance des grandes compagnies aériennes	118
— Subventions des collectivités locales	118
— Autres participations des collectivités locales	119
D. Les coûts des compagnies aériennes régionales	119
E. Evolution du trafic	120
F. Evolution des tarifs	121
G. Evolution de la demande	122
H. Une place pour l'ATR 42 ?	123
7. Quelle politique pour l'avenir ?	124
A. La situation actuelle	124
B. Quelle politique pour l'avenir ?	125
— Décentralisation ou recentralisation ?	125
a — <i>La compétence en matière de droits de trafic</i>	125
b — <i>L'intervention financière</i>	126
— Repenser le réseau régional ?	127
— Intervention financière externe	127
— Modalités d'intervention éventuelle	128
— Structuration du secteur	130
8. Conclusions	131
Annexes	
1 — L'intervention des pouvoirs publics	137
2 — Subventions et service public	144

3	— Bilan du processus expérimental	147
4	— Réseau d'Air Littoral	149
5	— Evolution du trafic propre des compagnies régionales sur lignes régulières (passagers payants)	150
6	— A - Tarifs (en francs constants 1976) en fonction de la distance	151
	B - Recette unitaire (en francs constants 1976) par PKT	152

CHAPITRE IV

LE TRANSPORT NON RÉGULIER

1. Le « phénomène charter »	155
2. La formation des coûts et des prix	157
A. Les coûts spécifiques des compagnies régulières	157
— Les coûts spécifiques	157
— Le contexte « concurrentiel »	157
— Les conséquences de la régulation IATA	158
B. Les coûts spécifiques des vols nolisés	160
3. La réaction des compagnies régulières	161
4. Une évolution en cours	161
5. Les « charters » en 1982	164
A. L'Atlantique Nord	164
B. L'Atlantique Sud et l'Afrique	166
C. Le Sud-Est Asiatique	167
D. L'Europe et le Bassin Méditerranéen	167
— La percée des compagnies non régulières	167
— Le trafic des compagnies non régulières	169
— La structure des compagnies non régulières	169
6. Analyse du marché français de voyages à bas prix sur le marché du Bassin Méditerranéen	170
A. Un départ tardif	170
B. Une situation différente ?	170
C. La politique des compagnies françaises	171
— Les compagnies indépendantes	171
— Les compagnies régulières	172
D. La politique des autres pays	174
E. Les résultats de la politique française	174
F. Le marché du « charter » en France	176
— Trafic à l'importation et à l'exportation	176
— Spécificité du marché « charter » en France	176
— Répartition Paris/Province	177

G. Les compagnies « charter » françaises	
— L'offre	177
— La structure financière du secteur	177
H. Les organisateurs de voyage	178
I. Le marché français touristique - Les résultats	179
— Flotte spécifique « charter »	179
— Part des voyages à basse contribution	179
— Déséquilibre du pavillon français	180
— Cas du marché long courrier	181
J. Une contre-performance et un symptôme	181
K. La démocratisation du transport aérien	182
7. QUELLE POLITIQUE POUR L'AVENIR ?	182
A. Quels objectifs ?	182
— Objectifs de finalité externe	183
— Objectifs internes au mode	183
B. Quelle stratégie ?	184
C. Se protéger ?	184
D. Préparer l'avenir	185
— Quel avenir ?	185
— Se préparer pour l'avenir	185
<i>a</i> — <i>Des chances à saisir</i>	185
<i>b</i> — <i>La stratégie d'Air France/ACI</i>	186
<i>c</i> — <i>Les compagnies complémentaires : mythe ou réalité ?</i>	187
<i>d</i> — <i>Une compagnie complémentaire : ACI</i>	188
E. Des problèmes conjoncturels	188
— Situation de certaines compagnies « charters »	188
— Les conditions d'emploi du personnel navigant	190
— La conduite des avions	190
— Le chômage de certains personnels navigants	191
8. Synthèses et Conclusions	192
A. Le transport aérien à bas tarif	192
B. Synthèse en forme de diagnostic et de proposition	192
C. Conclusions	200
— Une voie d'évolution	200
— Espoirs et réalités	200
Annexes	
1 — Éléments d'appréciation du déficit « charter » en France : offre globale de sièges touristiques	203
2 — Trafic « charter » touristique Europe/Méditerranée	204
3 — Affrètement par les organisateurs de voyage	205
4 — Pénétration du transport aérien en France	206

CHAPITRE V

LA DESSERTE DES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

1. La desserte des départements d'Outre-Mer	209
2. La desserte métropole/départements d'Outre-Mer	209
A. Caractéristiques essentielles	209
B. Historique et bilan	210
— La situation avant 1978	210
a — <i>La tarification hybride</i>	210
b — <i>L'offre anachronique</i>	211
c — <i>La primauté du décideur politique et du transporteur sur le consommateur</i>	211
— La concertation de 1978	212
a — <i>la primauté donnée à la régulation par le marché</i>	212
b — <i>La mobilisation de grandes réserves de productivité</i>	212
C. Les facteurs de productivité mobilisés en 1978	213
— L'élimination de la première classe	213
— La densification de l'aménagement des sièges	213
— Un coefficient de remplissage optimisé	213
— Une réduction des coûts standards	214
D. Les choix de 1978 face à l'évolution	214
— L'inflation et l'augmentation du carburant	214
— La relativité des avantages	214
— La primauté de l'approche commerciale et comptable	214
E. Le monopole dans un contexte national : vols réguliers et charters	215
— Coûts des vols réguliers, coûts des charters	216
a — <i>Coûts bruts du siège offert</i>	216
b — <i>Coûts nets du siège occupé</i>	217
c — <i>Air France peut-elle abaisser ses coûts ?</i>	219
— Les « charters » sur les DOM : concurrence ou complémentarité	220
— Faut-il aménager la tarification commerciale d'Air France	224
— Faut-il aménager la tarification sociale d'Air France	225
— <i>Internalisation des tarifs sociaux</i>	225
— L'intervention financière éventuelle de l'Etat	227
— Le tarif « affaires »	227
— Faut-il revoir la flotte d'Air France ?	227
F. Les autres griefs faits à Air France	228
G. Air France et ses coûts	230
H. Air France et ses clients	231
3. La desserte Américano-Caraïbe des Antilles Françaises	232
A. Les réseaux	232
B. Les liaisons	232
C. Les objectifs	232

D. Les déficiences actuelles	234
— Objectif A	234
— Objectif B	234
— Objectif C	235
— Objectif D	236
<i>a</i> — <i>La demande</i>	236
<i>b</i> — <i>Les flottes</i>	237
<i>c</i> — <i>Le réseau Air France</i>	237
E. Comment mieux satisfaire les objectifs	
— Objectif A	238
— Objectif B	238
— Objectif C	238
— Objectif D	240
<i>a</i> — <i>Les invariants et les contraintes</i>	240
— Les droits de trafic	240
— Les coûts des compagnies françaises	240
— Contraintes sur les liaisons inter-îles	241
<i>b</i> — <i>Les compagnies régionales</i>	242
<i>c</i> — <i>Les solutions pour la « desserte inter-îles »</i>	243

Annexes

1 — Saisonnalité du trafic 1980	247
Historique des trafics mensuels	
Métropole/Antilles/Guyane 1972/1980	248
2 — Trafic hebdomadaire 1980 (2 sens)	249
3 — Comparaison des coûts du DC 8 et du B 747 Paris/La Réunion	250
4 — Comparaison des coûts du DC 8 et du B 747 Paris/Antilles	251
5 — Coût saisonnalité de l'exploitation d'Air France	252
6 — Evolution du tarif Métropole/Antilles	258
7 — Statistiques aéroport Fort-de-France	259
8 — Analyse du courant de trafic	260

CHAPITRE VI

LES AÉROPORTS

1. Le système aéroportuaire Français	263
2. Planification aéroportuaire	264
3. Les aéroports en 1980	266
A. Le trafic	266
— Passagers	267
— Mouvements	267
— Fret	268
B. La situation financière	268
— Charge de l'Etat	268
— Exploitation aéroportuaire : résultats financiers	269

<i>a</i> — <i>Chiffre d'affaires</i>	269
<i>b</i> — <i>Charges d'exploitation courante</i>	270
<i>c</i> — <i>Solde d'exploitation</i>	270
— Les investissements et leur financement	270
<i>a</i> — <i>Les investissements</i>	270
<i>b</i> — <i>Le service de la dette</i>	271
<i>c</i> — <i>Marge nette d'autofinancement</i>	271
C. Situation financière générale et tendances	271
4. La gestion des aéroports	273
A. L'aéroport est une entreprise	273
B. Aéroport et concertation	274
— Les partenaires de la concertation	275
— La nature de la concertation	277
— La tarification	278
<i>a</i> — <i>Tarification et régulation des investissements</i>	279
<i>b</i> — <i>Tarification et régulation des frais de fonctionnement</i>	280
<i>c</i> — <i>Tarification et régulation entre investisseurs</i>	280
<i>d</i> — <i>Tarification et rigueur de gestion</i>	281
<i>e</i> — <i>Tarification et équilibre de la gestion long terme et court</i> <i>terme</i>	282
<i>f</i> — <i>Tarification et productivité</i>	282
<i>g</i> — <i>Tarification et décentralisation</i>	283
— Modalités de la concertation	284
5. Les aéroports et la décentralisation	285
Annexes	
1 — SDEA - Définition des catégories	287
2 — SDEA - Carte des besoins	288
3 — PEA - Région Alsace	290
4 — Densité des aérodromes civils en France et dans certains Etats	291
5 — Liste des aéroports traitant plus de 5 000 passagers (ventilés dans les différents groupes)	292
6 — Quelques statistiques financières de 1980	293
7 — Activité de aéroports de province en 1980. Solde d'exploitation	294
8 — Activité des aéroports de province en 1980. Investissements	295
9 — Activité des aéroports de province en 1980. Service de la dette	296
10 — Activité des aéroports de province en 1980. Marge nette d'auto- financement	297
11 — Les 12 propositions du rapport sur le fonctionnement des Commissions Consultatives Economiques	299

ANNEXES

Lettre d'envoi du Ministre du 30 septembre 1982	313
Liste des organismes et personnalités consultés	315

Durant de nombreuses années, le transport aérien national et international a enregistré une croissance soutenue, grâce aux progrès techniques et à l'innovation commerciale.

Cette évolution rapide s'est effectuée dans un cadre fortement réglementé.

Depuis le début des années 1970, la crise économique, la surcapacité, le désordre monétaire international, le renchérissement du prix de l'énergie ont entraîné une crise profonde du transport aérien, tant en France que dans le monde, où les tentatives de déréglementation n'ont fait qu'accroître les problèmes.

Le rapport effectué à la demande du ministre d'Etat, ministre des transports, constitue une réflexion approfondie sur le transport aérien, ses bases économiques, ses perspectives à court et à long terme, sur son rôle social et politique, et sur ses relations avec les autres modes de transport.

Il analyse plus en détail la desserte intérieure française, dans ses deux composantes (Air Inter, compagnies régionales), le transport aérien non régulier, la desserte des départements d'outre-mer, et les aéroports.

Par la masse des informations rassemblées, par l'originalité et la qualité des réflexions, il constitue une base solide et un outil de travail indispensable pour tous ceux qui s'intéressent aux problèmes de transport et au développement du transport aérien.

Le ministre d'Etat, ministre des transports, a décidé de donner une très large diffusion à ce rapport pour alimenter la réflexion de toutes les parties concernées et pour engager une vaste concertation en vue de préparer les décisions d'avenir essentielles pour le système de transport aérien national.