

N° 327

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 mai 2001

## RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) par le groupe de travail sur l'avenir des dessertes aériennes régionales, ainsi que sur le fonctionnement du fonds d'investissement des aéroports et du transport aérien (FIATA),*

Par MM. Jean FRANÇOIS-PONCET et Jean-François LE GRAND,  
Sénateurs.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Jean Huchon, Jean-François Le Grand, Jean-Paul Emorine, Jean-Marc Pastor, Pierre Lefebvre, *vice-présidents* ; Georges Berchet, Léon Fatous, Louis Moinard, Jean-Pierre Raffarin, *secrétaires* ; Louis Althapé, Pierre André, Philippe Arnaud, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Jacques Bellanger, Jean Besson, Jean Bizet, Marcel Bony, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Gérard César, Marcel-Pierre Cleach, Gérard Cornu, Roland Courteau, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Christian Demuynck, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Paul Dubrulle, Bernard Dussaut, Jean-Paul Emin, André Ferrand, Hilaire Flandre, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Serge Godard, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Guillot, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Joly, Alain Journet, Philippe Labeyrie, Gérard Larcher, Patrick Lassourd, Gérard Le Cam, André Lejeune, Guy Lemaire, Kléber Malécot, Louis Mercier, Aymeri de Montesquiou, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Bernard Piras, Jean-Pierre Plancade, Ladislav Poniatowski, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Michel Souplet, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial.

---

Transports.

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	4
<b>CHAPITRE I - L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL</b> .....	5
<b>I. L'ÉVOLUTION DU SECTEUR</b> .....	5
<b>II. L'ÉVOLUTION DU DROIT</b> .....	10
A. LE DROIT COMMUNAUTAIRE : LES RÈGLEMENTS EUROPÉENS ADOPTÉS LE 23 JUILLET 1992 DITS « TROISIÈME PAQUET COMMUNAUTAIRE » .....	10
B. LES PROPOSITIONS DU COMITÉ DE RÉFLEXION ET DE PROPOSITION SUR LES DESSERTES AÉRIENNES FRANÇAISES .....	12
C. LA CRÉATION DU FPTA (FONDS DE PÉRÉQUATION DU TRANSPORT AÉRIEN REBAPTISÉ FIATA EN 1999) .....	15
D. LA « RÉFORME » DU FPTA. LE RAPPORT SUR LE FONDS DE PÉRÉQUATION DE MAI 1998 (RAPPORT « MARTRE ») .....	17
E. LE « NOUVEAU » FIATA .....	22
a) objet, ressources et dépenses du fonds .....	22
b) les critères d'éligibilité .....	24
<b>CHAPITRE II - LA POSITION DES CONSEILS RÉGIONAUX, DES CONSEILS GÉNÉRAUX ET DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE</b> .....	28
<b>I. UNE DESSERTE RÉGIONALE JUGÉE LARGEMENT INSUFFISANTE</b> .....	28
A. QUELQUES INTERLOCUTEURS SATISFAITS .....	28
B. LA DESSERTE RÉGIONALE, PARENT PAUVRE DES TRANSPORTS AÉRIENS .....	29
1. <i>Trop peu de liaisons inter-régions</i> .....	29
2. <i>Une situation qui se répercute sur l'activité des aéroports de moindre importance</i> .....	30
3. <i>Une situation souvent imputée au mouvement de concentration des compagnies aériennes</i> .....	31
4. <i>D'où l'expression de craintes quant au projet de création d'un troisième aéroport dans la région parisienne</i> .....	31
C. UNE SITUATION PRÉJUDICIABLE À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE .....	32
<b>II. ÉVOLUTION DE LA QUALITÉ DEPUIS DIX ANS</b> .....	32
A. CERTAINS FONT ÉTAT D'UNE AMÉLIORATION GLOBALE DE LA QUALITÉ DU SERVICE AÉRIEN MAIS ÉMETTENT DES RÉSERVES .....	32
B. LE CONSTAT D'UNE BAISSÉ DE LA QUALITÉ .....	33
1. <i>Une baisse de la qualité due à la situation de monopole</i> .....	33
a) le constat d'une baisse de la qualité .....	33
b) une détérioration due à la situation de monopole .....	34

2. <i>Les conséquences de la concentration : un service moins fiable et une détérioration du confort du passager</i> .....	35
a) un service globalement moins fiable : annulations de vols et retards dans les horaires de décollage .....	35
b) la difficulté d'obtenir des créneaux horaires satisfaisants .....	38
c) une dégradation du confort du passager .....	38
d) la multiplication des grèves des personnels navigants .....	39
e) l'augmentation des problèmes techniques sur les appareils .....	39
<b>III. LA POLITIQUE COMMERCIALE DES GRANDS GROUPES EN QUESTION</b> .....	40
A. UNE STRATÉGIE DE FERMETURE DE LIGNES « DE GRANDE AMPLEUR » .....	40
B. UNE STRATEGIE CONTESTABLE ET CONTESTEE.....	43
<b>IV. LE FIATA : UN ACCÈS JUGÉ DIFFICILE ET UN FONCTIONNEMENT CONSIDÉRÉ COMME PERFECTIBLE</b> .....	46
A. UN BILAN DÉCEVANT .....	46
B. LES PROPOSITIONS.....	47
<b>V. AUTRES SOUHAITS FORMULÉS EN VUE DE L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE RÉGIONALE</b> .....	48
<b>CHAPITRE III - LES CONCLUSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL</b> .....	51
<b>ANNEXE - AUDITIONS EFFECTUÉES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL</b> .....	61
• <b>Audition de M. Pierre-Yves Bissauge, chargé de la sous-direction du marché du transport aérien à la direction générale de l'aviation civile - mardi 12 décembre 2000 -</b> .....	62
• <b>Audition de M. Jean-Paul Dubreuil, ancien président de Regional Airlines - mardi 12 décembre 2000 -</b> .....	65
• <b>Audition de M. Charles Flocart, président de l'association française des usagers du transport aérien (AFUTA) - mardi 12 décembre 2000 -</b> .....	66
• <b>Audition de M. Henri Martre, ingénieur général de l'armement, auteur du rapport sur le fonds de péréquation des transports aériens - mardi 12 décembre 2000 -</b> .....	67
• <b>Audition de M. Bruno Matheux, directeur général adjoint de la gestion du groupe Air France et M. Daniel Meyrand, directeur de cabinet de M. Jean-Cyril Spinetta et directeur des relations extérieures du groupe Air France - mardi 12 décembre 2000 -</b> .....	69
• <b>Audition de M. Jacques Sabourin, délégué général de l'Union des chambres de commerce et des gestionnaires d'aéroports (UCCEGA) - mardi 12 décembre 2000 -</b> .....	72
• <b>Audition de M. Alexandre Couvelaire, ancien président du groupe AOM-Air Liberté-Air-Littoral - mercredi 28 mars 2001 -</b> .....	75
• <b>Audition de M. Jean-Cyril Spinetta, président du groupe Air France - mercredi 28 mars 2001 -</b> .....	77

Mesdames, Messieurs,

A l'initiative de son Président, M. Jean François-Poncet, la Commission des Affaires économiques a créé, le 22 novembre 2000, un groupe de travail sur le fonctionnement du FIATA et l'avenir des lignes aériennes régionales. Vingt-cinq sénateurs de la Commission ont décidé d'adhérer à ce groupe de travail et ont désigné M. Jean-François Le Grand, comme rapporteur.

Le groupe de travail a procédé à l'audition d'une dizaine de personnalités particulièrement compétentes pour évoquer l'avenir du transport aérien régional.

Il a aussi adressé un questionnaire à l'ensemble des conseils régionaux, des conseils généraux et des chambres de commerce et d'industrie. Cent six réponses lui sont parvenues.

## CHAPITRE I

### L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL

#### I. L'ÉVOLUTION DU SECTEUR

Votre rapporteur brossera, tout d'abord, un rapide historique du transport aérien régional français.

Créée en 1954, la compagnie Air Inter commence réellement son activité au début des années 60 avec l'exploitation de quelques lignes régulières (Paris-Toulouse, Paris-Pau, Lille-Lyon-Nice...). Elle a vocation à assurer seule l'exploitation du réseau intérieur français mais ce monopole a pour corollaire une **mission de service public** explicitée dans des conventions signées avec l'Etat (1967, 1974 et 1985).

On lit, par exemple, à l'article premier de la convention de 1985 que la compagnie s'engage « à assurer sa mission de service public dans le cadre de la législation existante, en offrant au moindre coût le meilleur service possible notamment en ce qui concerne la continuité et la régularité ».

Après quelques années durant lesquelles Air Inter bénéficia de subventions de la part de l'Etat et des collectivités locales pour ses lignes les moins rentables, la compagnie mit au point, au début des années 1970, le système de **péréquation tarifaire** qui fonctionna jusqu'au début des années 1990.

En 1972, le réseau Air Inter était ainsi constitué :

- un réseau en étoile sur Paris comprenant 30 radiales (liaisons Paris/province) et acheminant 86 % du trafic de la compagnie ;
- un réseau en étoile sur Lyon comprenant 10 lignes et acheminant 8,6 % du trafic ;
- un réseau transversal (liaisons province/province) comprenant 10 lignes et acheminant 3,7 % du trafic).

Très vite, ce réseau est apparu insuffisant face à une demande de plus en plus forte de desserte régionale, émanant du public, des collectivités locales et des chambres de commerce et d'industrie.

Se sont alors constituées les premières compagnies régionales qui ont offert leurs services pour exploiter les liaisons négligées par Air Inter.

Un certain nombre de transporteurs « indépendants » ont ainsi, d'une part, complété le réseau bi-radial sur Paris et Lyon au bénéfice d'autres villes et, d'autre part, mis en place un réseau transversal plus diversifié.

Afin d'encourager les collectivités à lancer, avec les transporteurs aériens régionaux, de nouvelles lignes aériennes intérieures, il a été institué un mécanisme d'aide budgétaire, géré par la DATAR, à la création de lignes aériennes desservant la province.

En complément de l'aide de la DATAR ou de manière autonome, les collectivités locales et les chambres de commerce et d'industrie se sont puissamment engagées dans le soutien aux lignes aériennes régionales dont le réseau est rapidement devenu le plus dense d'Europe.

Ainsi, sur le seul réseau « DATAR », on a dénombré 184 lignes subventionnées entre 1971 et 1989 (dont 60 assurant une liaison entre une ville de province et une ville de province étrangère).

Beaucoup de ces liaisons, de même que les compagnies qui les assuraient (à chaque liaison correspondait souvent une compagnie spécifique) ont disparu et c'est un réseau de quelque 37 liaisons régionales qui complétait encore le réseau « Air Inter » à la veille des mesures de libéralisation.

La mise en concurrence du réseau sur lequel Air Inter bénéficiait d'un monopole d'exploitation s'est effectuée, quant à elle, en plusieurs étapes.

Dès 1987, «Nouvelles Frontières » et la compagnie «Corse Air » étaient autorisées à organiser des vols « charter » entre Paris et Toulouse puis en direction d'Ajaccio, de Bastia, de Biarritz, de Brest, de Clermond-Ferrand et de Marseille.

Mais l'année «charnière » a été l'année 1990, date à laquelle huit « routes » radiales domestiques (Paris-Nice, Paris-Strasbourg, Paris-Bastia, Paris-Ajaccio, Paris-Marseille, Paris-Toulon, Paris-Bordeaux et Paris-Montpellier) étaient ouvertes à la concurrence à la suite d'un accord signé par la Commission des Communautés européennes, le Gouvernement français et Air France.

Cet accord constituait la contrepartie de l'autorisation communautaire du rachat par Air France des compagnies UTA et Air Inter et de la constitution du **Groupe Air France**.

En 1993 –soit quatre ans avant la mise en œuvre (le 1<sup>er</sup> avril 1997) de la libéralisation communautaire prévue par les règlements européens de 1992 et deux ans avant la création du FIATA- le marché domestique aérien français occupait largement le premier rang en Europe avec 21 millions de passagers (16,5 millions en Espagne, 13,5 millions en Italie, 12 millions en Grande-Bretagne).

Ce marché intérieur restait largement dominé par la Compagnie Air Inter (16 millions de passagers) qui assurait alors les liaisons les plus denses qu'elles soient radiales (Paris –province) ou transversales (province – province).

Sur les 37 liaisons locales desservies par les compagnies régionales, 12 avaient un trafic annuel supérieur à 10.000 passagers et 25 un trafic annuel inférieur à ce seuil.

Ces transporteurs –dont l'autorisation d'exploitation pouvait concerner une ou deux liaisons voire un petit réseau de liaisons- bénéficiaient de subventions pour un montant global de 80 millions de francs environ émanant en général des chambres de Commerce et d'Industrie avec le concours des communes et des départements. Par ailleurs, des aides dégressives et limitées à trois ans de la DATAR intervenaient souvent au moment du lancement de la liaison.

Sont néanmoins entrées en lice, dans l'ancien réseau sous « monopole » d'Air Inter, des compagnies telles que TAT European Airlines, AOM et Air Liberté qui ont fait subir à la compagnie une rude concurrence notamment sur ses lignes les plus rentables (le cas de Paris-Nice avec AOM!). En 1995, la compagnie Air Inter (rebaptisée «Air France Europe » depuis 1993) estimait avoir perdu 1.300.000 clients au profit des trois transporteurs.

Certes, l'arrivée de la concurrence ne se fit pas sans « tiraillements » s'agissant notamment de l'obtention des créneaux de décollage et d'atterrissage (les « SLOTS ») par les nouveaux arrivants. C'est à l'issue d'une longue bataille juridique, par exemple, que TAT se fit rendre justice par la Commission européenne (Décision du 27 avril 1994) afin de pouvoir exploiter certaines liaisons (Paris-Marseille, Paris-Toulouse) au départ de la plate-forme d'Orly « réservée » jusqu'alors à Air Inter.

Mais dans les années 1994-1995, les perspectives de développement restaient prometteuses.

Les transporteurs « indépendants » « portèrent le fer » de la concurrence à différents niveaux. Tandis qu'AOM et TAT privilégiaient l'arme du confort et de la qualité du service, Air Liberté eut plutôt tendance à pratiquer une politique très attractive de tarifs.

A l'automne 1996, premier « coup de tonnerre » dans le ciel de notre transport aérien régional (il y en aura d'autres) : Air Liberté dépose son bilan.

Les années qui suivirent verront s'impliquer deux grands transporteurs européens, British Airways (qui bénéficia de son statut d'entreprise communautaire) et le Sairgroup suisse (qui, par définition, n'en bénéficia pas et dû imaginer des formules pour respecter la réglementation européenne).

Au mois de janvier 1997, le tribunal de commerce de Créteil autorisa la reprise d'Air Liberté par British Airways. Le transporteur britannique est à l'époque, rappelons-le, (après le rachat de Deutsche BA en 1992) le deuxième transporteur allemand après Lufthansa !

Au milieu de l'année 1997, British Airways accroît sa participation dans le capital d'Air Liberté (70 %) et rachète, au surplus, TAT. Les déficits enregistrés en 1998 (après consolidation des pertes enregistrées au cours de précédentes années par les deux compagnies françaises) conduisent le transporteur anglais à abandonner son projet de construire un second grand pôle aérien en France.

Au milieu de l'année 1999, il abandonne ses participations au groupe suisse Sairgroup qui avait déjà fait l'acquisition de la compagnie régionale Air Littoral en septembre 1998 (en assurant sa recapitalisation) et d'AOM au mois de février 1999.

Le groupe suisse se préparait donc à constituer un second pôle aérien régional à côté de celui du groupe Air France renforcé en 2000 de Regional Airlines (prise de contrôle total en août 2000), de Proteus Airlines (prise de contrôle en octobre 2000), de Brit Air (prise de contrôle total en octobre 2000) et de Flandre Air (racheté par Proteus Airlines en décembre 1999).

Le 1<sup>er</sup> avril dernier, le groupe Air France fusionnait, d'ailleurs, les compagnies Regional Airlines, Proteus Airlines et Flandre Air.

Signalons que, par rapport aux 98 compagnies régionales européennes, Brit Air atteignait en 2000 le 6<sup>e</sup> rang, au même niveau qu'Air Littoral, Regional Airlines et Proteus-Flandre Air occupant respectivement les 18<sup>e</sup> et 28<sup>e</sup> rang.

Le nouveau groupe fusionné devrait se situer devant Brit Air et Air Liberté.

On relèvera que depuis le mois d'octobre 1999, le groupe Air France a, pour sa part, annoncé 17 suppressions de lignes. Il s'agit de :

– Lyon – Hambourg

- Rennes – Gatwick
- Le Havre – Gatwik
- Strasbourg – Hambourg
- Genève –Nice
- Charles de Gaulle – Teesside
- Clermont – Pau
- Lyon – Le Havre
- Clermont – Toulon
- Clermont – Caen
- Clermont – Limoges
- Le Havre – Brest
- Le Havre – Birmingham
- Le Havre – Amsterdam
- Le Havre – Bruxelles
- Le Havre – Caen
- Le Havre – Rennes

Quel bilan peut-on, aujourd’hui, tirer de la dizaine d’années qui vient de s’écouler ?

Tout d’abord, dans un premier temps, l’ouverture du ciel français à la concurrence eut des retombées positives du fait du développement des petites lignes régionales et de l’arrivée des transporteurs étrangers. Une des moindres ne fut pas une **tendance à la baisse des tarifs**, conséquence logique de la concurrence.

On relève cependant qu’il s’est rapidement creusé un **écart de tarif** entre petites et grandes liaisons régionales. En l’absence d’un soutien public adapté, le coût des petites lignes d’aménagement du territoire demeurera proportionnellement élevé et souvent dissuasif pour une partie de la clientèle potentielle. De nombreux opérateurs disparaîtront faute d’avoir pu disposer du temps nécessaire à une indispensable « montée en puissance ».

Ce sont précisément ces disparitions de petites lignes et **le retour en force du groupe Air France** qui ont caractérisé la seconde partie de la période.

L'insuffisance du dispositif public d'accompagnement a « tué dans l'œuf » les petites compagnies régionales qui ont rapidement perdu leur autonomie, contraintes soit de disparaître soit de « rentrer dans le giron » de l'ancien monopole ou d'un groupe étranger.

L'entrée en lice des étrangers a, parallèlement, montré à Air France tout le parti qu'il pouvait tirer de la prise de contrôle des petites liaisons régionales à faible rentabilité dans le cadre d'une politique tendant à « rabattre » la clientèle régionale sur son grand « hub » de Paris-Charles de Gaulle.

Le calendrier conduit le groupe de travail à présenter son rapport alors que de grandes incertitudes planent sur l'avenir des différentes entités de ce qui aurait pu constituer le deuxième pôle aérien régional français.

Il n'est pas question pour lui de porter un jugement sur les stratégies financières et industrielles des uns et des autres.

L'objet de sa réflexion, rappelons le, est l'avenir de la desserte aérienne régionale française prise globalement.

Il lui semble que les auditions auxquelles il a procédé ainsi que les très nombreuses réponses qu'a provoquées son questionnaire, fournissent des pistes d'explication et de solution aux problèmes du jour.

Ses conclusions seront explicitées dans le chapitre III du présent rapport.

## **II. L'ÉVOLUTION DU DROIT**

### ***A. LE DROIT COMMUNAUTAIRE : LES RÈGLEMENTS EUROPÉENS ADOPTÉS LE 23 JUILLET 1992 DITS « TROISIÈME PAQUET COMMUNAUTAIRE »***

Le premier règlement (2407) a soumis les transporteurs communautaires à l'établissement d'une licence.

Le second (2408) a réglementé **l'accès des transporteurs communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires.**

Le troisième (2409) a concerné les tarifs.

Le quatrième (2410) et le cinquième (2411) ont réglementé la concurrence.

D'autres règlements ont complété ces dispositions, notamment le code de conduite sur les créneaux horaires et celui sur les systèmes de réservation.

En vertu du **règlement 2408**, toute compagnie aérienne détentrice d'une licence d'exploitation délivrée par un des Etats membres de l'Union européenne, conformément aux dispositions du premier règlement, peut prétendre à exploiter des services aériens intracommunautaires, y compris sur des liaisons domestiques de chaque Etat membre.

Cette règle n'est devenue pleinement effective qu'à compter du 1<sup>er</sup> avril 1997, date jusqu'à laquelle a été ménagée une période de transition.

L'objet des textes communautaires est donc de permettre le libre accès au marché des services aériens, et de laisser libre cours à la concurrence.

La notion de transport aérien intérieur se voit substituer celle de transport aérien intra-communautaire.

Il convient d'examiner plus particulièrement le règlement 2408 qui contient des dispositions relatives à l'imposition **d'obligations de service public** lorsque celles-ci, qui ne s'appliqueront que « dans des cas limités », sont « *nécessaires au maintien de services aériens adéquats desservant les zones nationales* ».

Ces normes font l'objet de l'article 4 du règlement qu'il importe de rappeler avec précision.

L'alinéa 1-a- de l'article 4 dispose qu'un Etat membre peut... imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers vers un aéroport desservant une **zone** périphérique ou **de développement** située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un **aéroport régional** situé sur son territoire, si ces liaisons sont considérées comme **vitales** pour le **développement économique de la région** dans laquelle est situé l'aéroport, dans la mesure nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation de services adéquate répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial.

L'alinéa 1-b- précise que l'adéquation des services de transport aérien régulier est évalué... compte tenu :

- de l'intérêt public ;
- de la possibilité, notamment pour les régions insulaires, de recourir à d'autres formes de transport...
- des tarifs et des conditions de transport aérien qui peuvent être proposés aux usagers ;
- de l'effet conjugué de l'exploitation sur la liaison en cause de tous les transporteurs aériens exploitant ou comptant exploiter cette liaison.

L'alinéa 1-d- prévoit que, si aucun transporteur aérien n'a commencé ou n'est sur le point de commencer des services aériens réguliers sur une liaison, conformément aux obligations de service public qui ont été imposées sur cette liaison, **l'Etat membre peut en limiter l'accès à un seul transporteur...** le droit d'exploiter ces services est concédé après appel d'offres soit pour une seule liaison, soit pour un groupe de liaison...

L'alinéa 1-f- énonce que la sélection parmi les offres présentées est opérée... compte tenu de l'adéquation du service et notamment du prix et des conditions qui peuvent être proposées aux usagers ainsi que du coût de la compensation requise, le cas échéant...

L'alinéa 1-h- de l'article 4 prévoit **qu'un Etat membre peut verser une compensation à un transporteur aérien** sélectionné en vertu du point -f- pour qu'il satisfasse aux normes découlant des obligations de service public imposées au titre du présent paragraphe ; cette compensation doit tenir compte des dépenses et recettes engendrées par le service.

**Le paragraphe 2 précise enfin que le paragraphe 1.d ne s'applique pas aux liaisons sur lesquelles d'autres formes de transport peuvent assurer un service adéquat et continu lorsque la capacité offerte dépasse 30.000 sièges par an.**

#### ***B. LES PROPOSITIONS DU COMITÉ DE RÉFLEXION ET DE PROPOSITION SUR LES DESSERTES AÉRIENNES FRANÇAISES***

Le comité de réflexion et de proposition sur les dessertes intérieures aériennes françaises (le comité « Abraham »), mis en place en 1994, a bien analysé les conséquences possibles du nouveau droit communautaire à compter du 1<sup>er</sup> avril 1997.

Il a, d'abord, relevé que la notion de « droits de trafic » disparaissait.

Tout transporteur national ou communautaire, pourvu qu'il dispose d'une licence délivrée par son pays, pourrait désormais exploiter librement toute liaison intra-communautaire sous réserve qu'il dispose des créneaux horaires nécessaires à son exploitation sur les aéroports saturés.

Dans des cas limités, des obligations particulières peuvent être imposées. Si aucun transporteur ne se déclare prêt à les respecter sans aide, alors un transporteur peut être subventionné, après avoir été choisi sur appel d'offres.

Le comité a jugé incompatible l'organisation actuelle du transport aérien intérieur et le nouveau contexte juridique du transport aérien intra-communautaire.

D'une part, a-t-il estimé, les conséquences économiques de l'ouverture à la concurrence **ne permettront plus de pratiquer les péréquations internes** entre liaisons ou activités rentables et liaisons ou activités non rentables, tant pour Air Inter que pour les compagnies régionales qui y recourent, du moins avec l'ampleur actuelle.

D'autre part, les liaisons aériennes actuellement aidées au moyen de subventions devront, elles aussi, progressivement être remises en concurrence, pour être conforme aux modalités communautaires qui imposent la tenue d'un appel d'offres préalablement à l'octroi limité à un seul transporteur du droit d'exploiter un service aérien, et au versement d'une compensation pour que celui-ci satisfasse aux obligations de service public.

Le « comité Abraham » a, aussi, rappelé les conséquences de la réglementation européenne en relevant :

– que l'industrie du transport aérien américain s'était fortement concentrée : il y avait 178 compagnies indépendantes aux Etats-Unis en 1978, il en restait une trentaine en 1994. En 1978, 18 transporteurs contrôlaient 95 % du marché. Au début des années 1990, 8 transporteurs contrôlaient 95 % du marché ;

– que l'industrie s'était également largement renouvelée : plusieurs grands transporteurs américains des années 1960 ont disparu. De nombreux transporteurs régionaux ont perdu leur indépendance ;

– que la gamme tarifaire s'était élargie : l'écart entre les tarifs des liaisons à fort trafic, et les tarifs des liaisons à faible trafic, s'est fortement creusé. L'écart entre les tarifs de base et les tarifs réduits s'est également creusé, la part du trafic voyageant au tarif le plus élevé ayant fortement décru ;

– que les systèmes de fidélisation de la clientèle s'étaient multipliés ;

– et qu'enfin, le transport aérien s'était structuré autour de **plates-formes de concentration et rabatement** (Hubs and spokes) sur lesquelles chaque grand transporteur contrôle plus de 70 % du trafic.

En conclusion, le comité de réflexion a, d'abord, souligné que les collectivités locales et les chambres de commerce, en liaison avec les transporteurs régionaux, avaient souvent été à l'origine du développement des liaisons à faible trafic, celles-là même qui, faute d'aide financière, seraient de plus en plus menacées, dans la mesure où les transporteurs de taille moyenne ne pourraient plus, autant qu'aujourd'hui, procéder à des péréquations internes, dans la mesure également où les transporteurs « nationaux » (Air France et Air Inter) seraient peut être, plus qu'aujourd'hui, tentés de limiter les coûts des affrètements qu'ils continueront à pratiquer.

**Il a estimé qu'une seule solution pourrait garantir le service public de transport aérien dans le nouvel environnement concurrentiel: la mise en place d'un mécanisme systématique de soutien financier aux liaisons d'intérêt public qui le justifient.**

Il a considéré que les collectivités locales et les chambres de commerce « devraient garder l'initiative ».

Ce sont elles, a-t-il souligné, qui sont en mesure de savoir de quelle liaison, avec quelle fréquence et quels horaires, et avec quel type d'avion, elles ont besoin. C'est aux collectivités locales et aux chambres de commerces qu'il appartient de définir les obligations de service public susceptibles d'être imposées à une liaison aérienne.

Le « comité Abraham » a jugé que « l'aggravation probable des distorsions entre grandes et petites liaisons, entre liaisons riches et liaisons pauvres, conduisait à considérer que la solidarité nationale devrait s'exercer bien plus qu'aujourd'hui, et **qu'une partie de l'aide devrait être fournie par un fonds national aérien d'aménagement du territoire** ».

Il a ainsi proposé que le financement des aides pour les liaisons qui seraient reconnues comme susceptibles de recevoir une participation du fonds soit assuré à 50 % par ce dernier.

Abordant la question majeure des critères d'éligibilité, le comité a estimé qu'une liaison aérienne n'était plus **indispensable, même si elle demeurait utile**, lorsque :

– il existe un train permettant d'effectuer le même trajet en moins de deux heures et demie ;

– il existe un aéroport de substitution à l'aéroport proche de la zone dont la desserte est examinée, imposant un trajet routier d'approche représentant un supplément de moins de 45 minutes, par rapport à l'aéroport de l'agglomération considérée.

Rappelant que le texte communautaire évoquait, pour les liaisons auxquelles peuvent être imposées des obligations de service public, les « *aéroports desservant une zone périphérique ou de développement* », il a considéré qu'un trajet ferroviaire de plus de deux heures et demie établissait l'existence d'une zone périphérique au sens du règlement.

Il a, aussi, estimé qu'un véritable service aérien supposait l'emploi régulier d'un appareil d'au moins 20 places, effectuant deux allers-retours par jour, 5 jours par semaine, 48 semaines par an, ce qui représentait une offre minimale de 19.200 sièges, soit un trafic minimal de 10.000 passagers par an.

En sens inverse, il a jugé que des liaisons à fort trafic ne devraient normalement pas se trouver en situation de se voir imposer des obligations de service public. Il a ainsi « exclu » les liaisons dont le trafic annuel dépassait 150.000 passagers.

Il a, enfin, admis que toute liaison aérienne qui ne serait pas desservie spontanément par au moins un transporteur s'engageant à respecter les obligations qui auraient été rendues publiques, et qui ne serait pas exclue du mécanisme d'aide nationale par les critères proposés, serait soumise à appel d'offres, la subvention nécessaire étant partagée à raison de 50 % par les collectivités locales et les chambres de commerces, 50 % par le fonds national.

### ***C. LA CRÉATION DU FPTA (FONDS DE PÉRÉQUATION DU TRANSPORT AÉRIEN REBAPTISÉ FIATA EN 1999)***

Si le comité de réflexion « Abraham » a fourni l'essentiel du cadre juridique de la mise en place du fonds de péréquation, on n'oubliera pas que l'impulsion déterminante a été politique : Parlement (et singulièrement le Sénat) et gouvernement confondus.

C'est en effet la LOADT du 5 février 1995 qui a consacré le fonds de péréquation dans le puissant **contexte volontariste** de l'époque qui conduisait **à placer l'aménagement du territoire au premier plan des préoccupations du législateur et de l'Etat.**

La mise en place du FPTA accompagnait d'ailleurs celle d'autres fonds d'aménagement du territoire tels que le fonds d'intervention pour les

transports terrestres et les voies navigables (FITTVN), le fonds national de développement des entreprises (FNDE) et d'autres encore...

S'il fut consacré par la LOADT, le fonds de péréquation des transports aériens fut d'abord institué par les articles 22 et 46 de la loi de finances initiale pour 1995 en tant que compte spécial du trésor alimenté par une **taxe de quatre francs par passager** embarquant dans les aéroports situés en France continentale.

**Son objet fut de subventionner les entreprises de transport aérien en vue d'assurer l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire.**

La mise en place a nécessité des textes réglementaires dont le décret n° 95-698 du 9 mai 1995 relatif au fonctionnement du fonds et n° 96-474 du 31 mai 1996 qui a complété le régime transitoire.

L'application des dispositions étant intervenue avec retard, ce n'est d'ailleurs qu'à la fin de l'exercice 1996, qu'il a été possible d'estimer les besoins financiers en « régime de croisière ».

Dès la loi de finances initiale pour 1996, le taux de la taxe de 4F avait été ramené à 3F, puis à 1F dans la loi de finances initiale pour 1997.

Les règles relatives aux critères d'éligibilité au fonds se sont très largement inspirées des propositions du comité de réflexion et de proposition sur les dessertes intérieures aériennes françaises. Ces critères sont fondamentalement au nombre de cinq :

① Existence d'un trafic compris entre 10.000 et 150.000 passagers lors de l'année précédant l'intervention du fonds ou prévision d'un trafic supérieur à 10.000 passagers par an dans le cas où la liaison n'était pas exploitée lors de l'année précédant l'intervention du fonds.

Le seuil minimal de 10.000 passagers par an n'est pas exigé pour les liaisons qui étaient exploitées au 1<sup>er</sup> janvier 1995.

② La liaison doit relier deux aéroports dont l'un au moins n'a pas dépassé un trafic total de 1,5 million de passagers lors de l'année précédente.

③ Absence de liaisons ferroviaire, entre gares correspondantes, ou maritime, entre ports correspondants, de durée de trajet de moins de deux heures trente minutes, le service ferroviaire ou maritime offrant soit un programme d'un aller et retour en début de journée et un aller et retour en fin de journée, hors les samedis, les dimanches et les jours fériés, soit l'équivalent du programme réduit lorsque qu'un tel programme est retenu pour la liaison aérienne.

④ Inexistence d'un acheminement alternatif par un aéroport accessible en moins de trente minutes de plus que le temps requis pour accéder à l'aéroport local considéré. L'aéroport alternatif doit offrir soit un programme d'au moins un aller et retour en début de journée et un aller et retour en fin de journée, hors les samedis, les dimanches et les jours fériés, soit l'équivalent du programme réduit lorsqu'un tel programme est retenu pour la liaison aérienne.

⑤ Les obligations de service public doivent prévoir un programme d'exploitation composé d'au moins un aller et retour en début de journée et un aller et retour en fin de journée hors les samedis, les dimanches et les jours fériés, et d'au plus vingt et un allers retours par semaine.

Toutefois, ce critère ne s'applique pas, lorsqu'il n'existe, sur la liaison considérée, aucun autre moyen de transport régulier que le transport aérien.

#### ***D. LA « RÉFORME » DU FPTA. LE RAPPORT SUR LE FONDS DE PÉRÉQUATION DE MAI 1998 (RAPPORT « MARTRE »)***

A peine mis en place, le FPTA, dans sa « version » 1995, est apparu trop rigide dans ses modalités d'intervention. Un rapport fut demandé le 2 février 1998 à l'ingénieur général de l'armement, Henri Martre. Celui-ci formalisa douze critiques :

– certaines compagnies aériennes mettent en cause le fait que le prélèvement finançant le fonds (1 F par passager en 1997) se surajoute à un prélèvement global déjà lourd ;

– certaines collectivités territoriales souhaiteraient que la gestion du fonds soit confiée à la DATAR ;

– concernant le domaine d'intervention du FPTA, l'outre-mer a pris une part peut-être trop importante et l'exclusion des lignes internationales ne paraît pas conforme à l'idée que l'on se fait de l'extension des affaires à l'ensemble du marché européen ;

– le décret du 9 mai 1995, fixant le fonctionnement du FPTA, a défini, parmi les conditions de l'éligibilité des liaisons au fonds, celle-ci : « les liaisons devront répondre aux caractéristiques des liaisons aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire... » définies dans le schéma national des infrastructures aéroportuaires. Or, ce schéma n'a pas été publié et ne le sera sans doute jamais ;

– s’agissant des seuils, le rapport s’est interrogé sur leur parfaite adaptation aux situations présentes et à l’évolution de ces situations dans l’avenir. Il semble, a-t-il estimé, qu’on ait visé **un peu haut pour la liaison « minimale »** (10.000 passagers par an au moins pendant 47 semaines par an et cinq jours par semaine au minimum).

« On peut imaginer des cas –ajoute-t-il- où les usagers se contenteraient d’un service plus réduit (avion plus petit, moindre fréquence hebdomadaire) ».

« Les autres dispositions concernant les trajets alternatifs (2 heures 30 pour les trajets terrestres, 30 minutes supplémentaires pour atteindre un autre aéroport) pourraient dans certains cas ne pas « coller » à la réalité.

« On ne peut être qu’impressionné, souligne-t-il, par le fait que 17 liaisons domestiques présentées au comité du FPTA aient été déclarées non éligibles et que 10 d’entre elles soient exploitées sans aide de l’Etat ».

Sur ce point, le rapport « Martre » s’est interrogé sur l’imposition de **« règles aussi rigides à un comité consultatif de haut niveau dont le rôle est justement d’évaluer les différents aspects d’une proposition et d’établir les compromis les plus conformes à l’intérêt public »** ; cette situation est d’autant plus critiquable, a-t-il estimé, que la Commission de Bruxelles ne reconnaît pas les mêmes critères d’éligibilité ; elle applique les siens propres, notamment lorsqu’il s’agit d’interpréter ce que représente un service de transport alternatif «adéquat et continu» pour les liaisons dont la capacité offerte dépasse 30.000 passagers par an (dans ce cas, elle estime qu’un trajet de quatre heures est acceptable, alors que le texte français fixe cette limite à deux heures et demie) ;

– le système de convention tripartite de concession de service public entre l’Etat, la collectivité territoriale et le transporteur aérien apparaît peu incitatif du point de vue de la gestion économique du système d’aide.

« Bien qu’il existe deux pourcentages de participation du FPTA, l’un de 80 % lorsque la convention ne comporte pas d’obligations tarifaires, et l’autre de 60 % dans le cas contraire, les collectivités choisissent le premier cas qui est le moins onéreux pour elles, alors que le tarif est un élément important de l’économie de la liaison pour les usagers » ;

– la subvention est définie comme la compensation du déficit établi sur dépenses et recettes contrôlées dans la limite du plafond proposé dans l’appel d’offres. Ce régime présente deux inconvénients majeurs :

. il n’incite en rien à une exploitation optimale de la liaison qui devrait être une transition vers une exploitation sans subvention ;

. il est très lourd à gérer administrativement pour des sommes faibles et il est générateur de retards importants de règlement.

– dans ses applications réelles, la convention ne comporte aucune obligation de tarif, ce qui laisse la clientèle professionnelle à la merci de tarifs élevés ».

– au fur et à mesure qu'elles prennent de l'importance et assoient leur réseau sur une base plus large, les compagnies régionales rencontrent des échecs dans les appels d'offres et se désintéressent des liaisons subventionnées par le PFTA, sans doute parce que leur rentabilité est insuffisante par rapport au risque qui subsiste, mais surtout parce que la remise en concurrence périodique peut les frustrer de l'effort de création de ligne qu'elles ont déployé ; « Ce sont alors des petites ou très petites compagnies aériennes qui prennent le relais avec, certes, des coûts d'exploitation plus faibles, mais aussi des risques d'échec plus grands, ce qui fragilise le système ».

– concernant le fonctionnement du système de péréquation, les collectivités locales souhaitent des changements substantiels, tant en ce qui concerne les critères d'éligibilité que les procédures. Les principales critiques visent le **plancher du dispositif** (10.000 passagers par an) et **la lenteur du renouvellement des concessions**.

Les dixième et onzième critiques portent sur la « gestion » proprement dite du FFTA et sur la nécessité de disposer d'infrastructures aéroportuaires suffisamment denses et équipées pour accueillir les vols.

Enfin, le rapport rappelle que le conseil supérieur de l'aviation marchande (CSAM) avait proposé un certain nombre d'aménagements afin d'améliorer la procédure, notamment :

. mieux définir la notion de « liaison vitale » et modifier certains critères d'éligibilité ;

. réduire les délais de traitement des dossiers et faire intervenir le Comité du FFTA le plus tôt possible ;

. prendre en compte les risques de distorsion de concurrence.

En **conclusion**, le rapport « Martre » a appelé de ses vœux une **approche réaliste** en proposant :

– de prendre acte du règlement communautaire 2408, sachant qu'il subsiste un problème d'interprétation de la clause relative aux 30.000 passagers/an ;

- de prendre acte des textes de lois qui ont créé le FPTA en tenant compte notamment de l'abandon du schéma national des infrastructures aéroportuaires ;

- de prendre acte de la loi « Sapin » sur la prévention de la corruption et la transparence des procédures publiques.

S'agissant des textes réglementaires d'application, il a proposé :

- de prendre acte des « lignes directes » communautaires avec des interprétations différentes de celles qui prévalaient jusqu'à maintenant ;

- de refondre entièrement le décret du 9 mai 1995 et ses textes d'application, notamment pour préciser le rôle et le fonctionnement du Comité du FPTA ;

- de revoir, si nécessaire, le décret d'application de la loi « Sapin » pour éviter la multiplication des annonces légales de lancement d'appels d'offres.

Le rapport a, ensuite, préconisé une « **application flexible** » des textes concernés. Selon lui, le comité de gestion du fonds devrait se prononcer sur les deux aspects des demandes des collectivités locales :

- le **caractère « vital » de la liaison considérée**, au regard du développement économique territorial, ce qui suppose une analyse détaillée des activités et de leurs relations avec les marchés ;

- l'**insertion de la liaison dans le réseau du transport aérien**, c'est-à-dire sa compatibilité avec les liaisons existantes, et avec les infrastructures aéroportuaires et de contrôle aérien, mais aussi son effet sur les **distorsions de concurrence**.

Le rapport a encore souhaité une **meilleure modulation des interventions du fonds**.

Il rappelle que, dans les textes, la participation du fonds à l'équilibre financier de la liaison est de 80 % si le tarif n'est pas fixé dans l'obligation de service public et de 60 % dans le cas contraire.

Cette disposition a un triple inconvénient :

- le ticket modérateur de 20 % ne correspond pas à une véritable prise de responsabilité par les collectivités locales ;

- le tarif disparaît dans la quasi-totalité des dispositions contractuelles, alors que c'est un élément économique important ;

– la contribution du fonds n'est pas « modulée en fonction de la situation et des besoins de chaque région ».

Le rapport a donc suggéré que le pourcentage de contribution du fonds à l'équilibre financier de la liaison soit proposé par le comité de gestion du FPTA dans une fourchette de 60 % à 80 % en fonction de la situation économique de chaque territoire demandeur.

**Par ailleurs, l'abandon des critères planchers de la liaison maximale (10.000 passagers et 47 semaines/an) devrait permettre de proposer des liaisons moins coûteuses, ayant une signification économique, notamment avec les « hubs » secondaires. Les collectivités locales auraient ainsi de plus grandes possibilités de choix pour leur désenclavement.**

Après avoir proposé plusieurs mesures tendant à une amélioration de la gestion du fonds ainsi qu'à la réduction des délais administratifs de traitement des dossiers, le rapport a formulé trois réformes concernant l'éligibilité, le taux de participation du fonds et le mode de compensation :

Sur **l'éligibilité**, le rapport a proposé que les liaisons répondent aux conditions suivantes :

– elles doivent être considérées comme vitales pour le développement économique de la région dans laquelle est situé l'aéroport, c'est-à-dire qu'elles doivent permettre les relations administratives et commerciales nécessaires aux activités économiques de la région dans des délais conformes à la pratique compétitive des affaires ;

– elles doivent tenir compte de façon logique des réseaux de transport existants, notamment des transports de surface. En ce qui concerne les réseaux de transport aérien, elles doivent prendre en considération les possibilités des plates-formes de correspondance ;

– elles doivent s'insérer normalement dans le cadre des infrastructures du transport aérien, tant en ce qui concerne l'équipement des aéroports que la capacité de la circulation aérienne ;

– elles ne doivent pas créer de distorsions de concurrence par les tarifs entre les transporteurs exploitant des liaisons bénéficiant du fonds et les autres transporteurs, ou par des détournements significatifs de trafic au détriment des transporteurs ne bénéficiant pas du fonds ;

– elles ne doivent pas être susceptibles d'être exploitées de façon équilibrée sans subvention. Sont en particulier exclues les liaisons d'un trafic supérieur à 100.000 passagers par an, et les liaisons entre deux aéroports dont le trafic total de chacun d'eux dépasse 1 million de passagers par an ».

Le rapport a, ensuite, souhaité que « la **participation** du FPTA puisse être fixée entre 60 et 80 % de la compensation financière octroyée au transporteur retenu. Le taux de participation est arrêté par le ministre chargé de l'aviation civile sur proposition du comité de gestion du FPTA. Nonobstant les dispositions ci-dessus mentionnées, la participation du fonds ne peut dépasser 50 % de la recette prévisionnelle proposée par le transporteur sur la liaison considérée ».

Il a, enfin, préconisé que « les **compensations financières** versées par le FPTA tiennent compte des dépenses et recettes engendrées par le service et font l'objet de règlements forfaitaires sous forme d'acomptes et de soldes conformément aux termes de l'appel d'offres et de la convention de délégation de service public ».

#### ***E. LE « NOUVEAU » FIATA***

##### *a) objet, ressources et dépenses du fonds*

L'article 75 de la loi de finances pour 1999 a étendu le périmètre du **compte d'affectation spéciale** : le fonds de péréquation du transport aérien est devenu le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA).

Aux subventions aux entreprises de transport aérien dans l'intérêt de l'aménagement du territoire inscrites à ce compte depuis 1995, la loi de finances pour 1999 a ajouté certaines dépenses concernant les services sécurité-incendie-sauvetage (SSIS), la sûreté, la lutte contre le péril aviaire et les mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000, le FIATA a ainsi pris en charge les dépenses directes de l'Etat en fonctionnement et équipement en matière de sûreté, dépenses précédemment inscrites sur le budget annexe de l'aviation civile (BAAC).

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1999, le **produit de la taxe de l'aviation civile** instituée par l'article 51 de la loi de finances pour 1999, est affecté pour partie au compte d'affectation spéciale FIATA.

Relevons qu'en 2001, le produit de cette taxe a été alloué au FIATA à hauteur de 16,4 %, soit 279 millions de francs.

Suite aux modifications intervenues depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1999, il convient désormais de distinguer, dans les **dépenses** du FIATA, la section « **aéroports** » et la section « **transports aériens** ».

Dans le projet de loi de finances pour 2001, les dotations ont été en diminution au titre des dépenses de fonctionnement (- 66,3 %) et en augmentation au titre des dépenses d'équipement (+ 24,1 %), soit globalement une diminution des autorisations de dépenses de - 22,7 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2000.

S'agissant de la **section aéroports**, les autorisations de dépenses de fonctionnement se sont élevées à 63 millions de francs, contre 187 millions de francs (- 66,3 %) en 2000, se décomposant en :

- 53 millions de francs en dépenses directes de l'Etat en matière de SSIS et de sûreté, au même niveau que dans la loi de finances pour 2000,

- 10 millions de francs en subventions aux gestionnaires d'aérodromes en matière de SSIS et de sûreté, au titre de la péréquation nationale consécutive au plafonnement du niveau de la taxe d'aéroport perçue au profit des aérodromes de faible activité.

Les dépenses directes d'équipement de l'Etat se sont accrues quant à elles de 24,1 % à hauteur de 216 millions de francs, les matériels de SSIS représentant 56 millions de francs et les investissements de sûreté sur les aéroports 160 millions de francs. L'accroissement de ces postes tient compte de la nouvelle réglementation SSIS en cours d'élaboration et de la volonté d'une montée en puissance de l'action de l'Etat en matière de sûreté : matériels de contrôle des bagages de soute, matériels pour l'inspection-filtrage des passagers, matériels pour le contrôle des accès des zones réservées des aéroports.

C'est, d'autre part, dans la section **transports aériens** que sont inscrites les autorisations de dépenses relatives aux subventions aux entreprises aériens dans le cadre de l'aménagement du territoire.

Le montant prévisionnel des dépenses en 2000 devrait s'établir à un peu plus de 64 millions de francs :

Dépenses ordonnancées au 31 août 2000	28 354 469 francs
Dépenses estimées du 1 <sup>er</sup> septembre au 31 décembre 2000	36 100 345 francs
Montant total des dépenses pour l'année 2000	64 454 814 francs

Compte tenu de la prévision de dépenses ci-dessus, l'année 2000 devrait voir une diminution du solde de cette section (110 millions de francs, fin 1999) d'environ 14 millions de francs, pour se situer à un montant proche de 96 millions de francs.

Qu'en est-il des dépenses prévisionnelles pour 2001 ?

Au 1<sup>er</sup> janvier 2000, vingt et une liaisons étaient exploitées avec intervention du FIATA, y compris les dessertes de Saint-Pierre et Miquelon. Huit de ces liaisons ont fait l'objet d'un appel d'offres pour un début d'exploitation en 2000. Sous réserve, le cas échéant, des renouvellements en cours, toutes ces liaisons sont susceptibles de pouvoir bénéficier de la participation du fonds en 2001.

L'ensemble des mesures nouvelles pourrait se traduire en 2001 par un coût supplémentaire de l'ordre de 19,6 millions de francs.

#### DÉPENSES PRÉVISIONNELLES POUR 2001

Dépenses prévues pour les conventions en vigueur en 2000	74,6 millions de francs
Dépenses estimées pour d'autres conventions	19,6 millions de francs
Dépenses estimées pour l'année 2001	94,2 millions de francs

**La loi de finances pour 2001 n'a doté la section « transports aériens » du FIATA d'aucune mesure nouvelle en faisant valoir l'important report constaté en fin d'exercice 2000 (environ 96 millions de francs) !**

Les gestionnaires du fonds estiment que la réalisation d'un quasi équilibre en 2001 devrait permettre une meilleure adéquation entre les dotations de crédits et les prévisions de dépenses. Ils envisageaient ainsi une dotation annuelle nouvelle de l'ordre de 100 millions de francs à partir de 2002.

#### *b) les critères d'éligibilité*

Un certain nombre de modifications aux critères d'éligibilité définis en 1995 ont été précisées par le décret n° 99-830 du 17 septembre 1999.

Certaines des remarques et critiques formulées par le Comité « Martre » ont été prises en compte.

– s’agissant du **seuil de trafic**, compris entre 10.000 et 150.000 passagers, il pourra être abaissé, sans pouvoir être inférieur à 5.000 passagers par an, lorsqu’elle présente **un caractère vital pour le désenclavement des régions** qu’elle relie, en tenant compte des possibilités alternatives d’acheminement offertes par voie de surface et des perspectives de développement suffisantes pour atteindre un trafic de 10.000 passagers à l’issue de trois ans d’exploitation ;

– le nouveau texte requiert en second lieu **l’absence de liaisons routière, entre centres villes correspondants**, ou ferroviaire, entre gares correspondantes, ou maritime, entre ports correspondants, de durée de trajet de moins de deux heures trente minutes, le service ferroviaire ou maritime offrant soit un programme d’un aller et retour en début de journée et un aller et retour en fin de journée, **au moins 220 jours par an**, hors les samedis, les dimanches et les jours fériés, soit l’équivalent du programme réduit lorsqu’un tel programme est retenu pour la liaison aérienne ; **toutefois, ajoute-t-il le décret de 1999, peuvent être déclarées inéligibles, les liaisons nouvelles dont le trafic prévisionnel est compris entre 5.000 et 10.000 passagers annuels et pour lesquelles la durée mentionnée à l’alinéa précédent est supérieure à deux heures trente minutes, lorsque l’existence d’un acheminement alternatif par un autre mode de transport répond aux besoins essentiels de transport sur la relation considérée.**

– s’agissant du critère relatif à **l’inexistence d’un acheminement alternatif** par un aéroport accessible en moins de trente minutes de plus que le temps requis pour accéder à l’aéroport local considéré, la réforme prévoit que cet aéroport alternatif doit offrir soit un programme d’au moins un aller et retour en début de journée et un aller et retour en fin de journée **au moins 220 jours par an**, hors les samedis, les dimanches et les jours fériés, soit l’équivalent du programme réduit lorsqu’un tel programme est retenu pour la liaison aérienne ; **toutefois, ajoute-t-il encore, peuvent être déclarées inéligibles les liaisons nouvelles dont le trafic prévisionnel est compris entre 5.000 et 10.000 passagers annuels et pour lesquelles la durée mentionnée à l’alinéa précédent est supérieure à trente minutes, lorsque l’existence d’un acheminement via un aéroport alternatif répond aux besoins essentiels de transport sur la relation considérée.**

– le texte modifié énonce, encore, que les obligations de service public doivent prévoir un programme d’exploitation composé d’au moins un aller et retour en début de journée et un aller et retour en fin de journée, **au moins 220 jours par an**, hors les samedis, les dimanches et les jours fériés, et d’au plus vingt et un allers et retours par semaine ; cette condition minimale d’exploitation peut être abaissée, sans pouvoir être inférieur à 210 jours par an, hors les samedis, les dimanches et les jours fériés, par décision du ministre, au vu des particularités économiques des territoires intéressés ; dans

les mêmes conditions, le nombre minimal d'allers et retours peut être réduit à cinq par semaine, hors les samedis, les dimanches et les jours fériés, **toutefois, lorsqu'il n'existe, sur la liaison considérée, aucun autre moyen de transport régulier que le transport aérien, le seuil des 220 jours est abaissé à 140 jours par an.**

D'autres modifications ont été, encore, introduites par le décret du 17 septembre 1999.

En ce qui concerne le **taux d'intervention du fonds** : une modulation du ticket modérateur à la charge des collectivités locales, en fonction de leur richesse fiscale, par création de deux plages autour des taux d'intervention initiaux du fonds, a été retenue, à savoir 60 à 70 % lorsqu'une obligation tarifaire a été imposée et 70 à 80 % dans le cas contraire.

Pour chaque liaison, le taux est déterminé par le ministre chargé de l'aviation civile sur proposition du comité de gestion, sur la base d'une méthode de calcul entérinée par ce dernier lors de sa séance du 23 novembre 1993.

D'autre part :

– **au cas où l'éligibilité d'une liaison ne peut être maintenue**, est introduit un délai pour la cessation de l'intervention du fonds dans les cas où, en cours de convention, l'un des critères d'éligibilité ne se trouve plus respecté. Toutefois, lorsqu'il s'agit du critère relatif au trafic minimal requis, l'arrêt de l'intervention du fonds ne sera pas systématique et le maintien de sa participation pourra faire l'objet d'une décision du ministre chargé de l'aviation civile sur proposition du comité de gestion ;

– **au cas où les obligations de service public ne sont pas intégralement respectées**, est introduite la possibilité de maintenir le versement d'une compensation financière dans le cas où les manquements constatés, en termes de respect des obligations de service public, ne sont pas tels qu'ils doivent entraîner une résiliation de la convention, avec toutefois la mise en place d'un mécanisme de pénalités correspondant aux manquements effectifs.

Le tableau ci-dessous retrace l'état des lignes et des compagnies soutenues par le FIATA :

Exploitant	Liaisons	Remarques	Intervention du Fonds (TTC)
Flandre Air	Aurillac-Paris (Orly) Reims-Lyon (Satolas) Epinal-Paris (Orly)	Depuis le 07.04.1996 Non exploitée depuis le 27.10.1997 Depuis le 01.09.1996	

	Bergerac-Paris (Orly) Agen-Paris (Orly) Le Havre – Rouen - Strasbourg Roanne-Paris (Orly) Périgueux-Paris (Orly)	Depuis le 02.12.1996 Depuis le 03.02.1997 Non exploitée depuis le 24.10.1997 Depuis le 01.10.1997 Depuis le 11.02.1999	47 475 403
Air Littoral	Montpellier-Bordeaux Montpellier-Strasbourg Montpellier-Lyon (Satolas) Périgueux-Paris (Orly)	Exploitées sans subvention Depuis le 01.08.1999 Non exploitée depuis le 03.04.1999 Jusqu'au 01.02.1999	30 694 481
Regional Airlines	Saint-Brieuc-Paris (Orly) Pau-Clermont-Ferrand	Jusqu'au 11.06.1999 Exploitée sans subvention depuis le 24.05.1998	9 231 132
Protéus Airlines	Castres-Rodez-Lyon (Satolas) Pau-Nantes Lorient-Lyon Saint-Etienne-Bordeaux Saint-Etienne-Nantes Castres-Paris (Orly)	Jusqu'au 25.04.1999 Exploitée hors convention depuis le 05.10.1999 : nouvelle convention en cours Nouvelle convention en cours Convention dénoncée par l'Etat le 31.07.1999 Non exploitée depuis le 31.10.1999 Depuis le 06.05.1999	27 748 739
Air Normandie	Montluçon-Paris (Orly) Cherbourg-Paris (Orly)	Jusqu'au 09.06.1999 Depuis le 06.09.1999	3 108 157
Air Bretagne	Montluçon-Paris (Orly) Saint-Brieuc-Paris (Orly)	Depuis le 10.06.1999 Depuis le 12.06.1999	4 041 848
Hex' Air	Le Puy-Paris (Orly) Castres-Rodez-Lyon	Depuis le 02.09.1996 Depuis le 01.06.1999	10 512 428
Finist' Air	Brest-Ouessant	Depuis le 02.10.1996	3 583 900
Brit' Air	Brest-Lyon (Satolas)	Exploitée sans compensation depuis le 31.08.99	6 222 306
Chalair	Cherbourg-Paris (Orly)	Jusqu'au 27.08.1999	1 165 664
Air Austral	Réunion-Mayotte-Nairobi	Fin de l'intervention du FIATA le 31.12.1999	1 914 071
Air Guyane	Cayenne-Maripasoula Cayenne-Saül Cayenne-Saint Georges de l'Oyapock	Depuis le 01.11.1997 Renouvellement de ces 3 conventions en cours	12 325 562
Air Saint Pierre	Saint-Pierre et Miquelon Canada	Convention actuelle depuis le 01.01.1998	30 159 781
<b>Total au 31.08.2000</b>			<b>188 183 472</b>

## CHAPITRE II

### LA POSITION DES CONSEILS RÉGIONAUX, DES CONSEILS GÉNÉRAUX ET DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

Les conseils régionaux, les conseils généraux ainsi que les chambres de commerce et d'industrie ont été priés de transmettre des observations sur les différents points qui font l'objet des réflexions du groupe de travail.

Cent six présidents de conseils régionaux, généraux et de chambres de commerce et d'industrie, se sont ainsi exprimés.

#### I. UNE DESSERTE RÉGIONALE JUGÉE LARGEMENT INSUFFISANTE

La grande majorité de nos interlocuteurs a émis une opinion très réservée sur la desserte régionale française, caractérisée, selon eux, par un insuffisant développement des liaisons qui ne passent pas par la capitale.

##### A. QUELQUES INTERLOCUTEURS SATISFAITS

Le conseil général de Vendée apprécie ainsi « *la présence de liaisons régulières directes intérieures* » qui transitent par l'aéroport de la Région des Pays de la Loire.

Le conseil général du Rhône, département dans lequel l'aéroport de Lyon Saint Exupéry bénéficie « *d'une situation et d'atouts exceptionnels* », estime que « *la desserte aérienne régionale en France est de très bonne qualité* », et le groupement de gestion de l'aéroport de Lorraine juge l'offre régionale « *globalement satisfaisante* », grâce à la création de dessertes directes vers les principales plates-formes françaises.

De même, pour ce qui concerne la région Midi-Pyrénées, la desserte aérienne proposée par l'aéroport de Toulouse-Blagnac paraît « *satisfaisante* » à la chambre de commerce et d'industrie du Lot, « *tant pour les destinations*

que pour le nombre de vols », et la chambre de commerce et d'industrie de l'Ariège émet une appréciation positive sur la desserte de Toulouse.

Pourtant, de nombreux « optimistes » tempèrent cette appréciation globale en relevant notamment l'excessif centralisme, qui conduit vers Paris des passagers dont ce n'est pas la destination.

Ainsi, la chambre de commerce et d'industrie de Toulouse, satisfaite du réseau de lignes transversales, « capable de proposer une alternative intéressante aux correspondances parisiennes vers les principales villes de province » appelle, cependant, de ses vœux la création de liaisons à destination de villes de moindre importance.

L'aéroport de la Côte d'Azur déplore, quant à lui, que le réseau régional, « de bonne qualité entre les grandes métropoles régionales », « soit limité au départ de villes moyennes ».

La chambre de commerce et d'industrie de Grenoble attire également l'attention du groupe de travail sur l'insuffisante accessibilité des villes secondaires.

## **B. LA DESSERTE RÉGIONALE, PARENT PAUVRE DES TRANSPORTS AÉRIENS**

La plupart des élus et des chambres consulaires formulent un avis beaucoup plus critique.

### **1. Trop peu de liaisons inter-régions**

Le conseil général de Haute-Marne juge sévèrement l'attitude française, « très malthusienne et centralisatrice vis-à-vis de l'outil du transport aérien ».

Le conseil général du Calvados se fait également l'écho de l'insuffisance des liaisons aériennes régionales en France, « qui ne sont pas satisfaisantes dès qu'il s'agit de liaisons qui ne passent pas par Paris ».

Le constat de la chambre de commerce et d'industrie de Meaux résume l'avis de la majorité des gestionnaires d'aéroport : « la desserte régionale est le parent pauvre des moyens de transports, en tout état de cause pour certaines régions ».

Après avoir observé que « *les dessertes au départ de Paris paraissent bonnes* », la chambre de commerce et d'industrie de Dijon ajoute qu' « *en ce qui concerne les liaisons inter-régions, celles-ci nous semblent trop peu développées.* » Les constats des chambres de commerce et d'industrie de Brest, qui déplore « *le manque de liaisons directes* », de Narbonne et de Meurthe-et-Moselle - « *les dessertes régionales font encore trop appel aux passages par Paris* » - , convergent dans ce sens.

La chambre de commerce et d'industrie de Béziers-Saint-Pons, dans l'Hérault, regrette quant à elle que son aéroport « *ne dispose que d'une seule ligne régulière reliant Béziers à Paris* ».

## **2. Une situation qui se répercute sur l'activité des aéroports de moindre importance**

L'activité des aéroports de moindre importance pâtit de l'insuffisante desserte régionale.

Ainsi, le rapport d'activité pour l'année 2000 de l'Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroport conclut que « *l'augmentation d'activité est proportionnellement plus importante sur les grands aéroports que sur les plus petits* » et que « *la réorganisation des compagnies régionales dans le giron d'Air France a eu un impact négatif à Clermont-Ferrand et sur des aéroports moins importants* ».

Le conseil régional de Loire Atlantique note que le corollaire de la « *concentration spatiale* » sur les grandes métropoles est « *l'insuffisant développement des liaisons inter-régionales. (...) L'hégémonie des plateformes parisiennes de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly (69 millions de passagers en 1999) n'est plus à démontrer, alors que les dix premiers aéroports de province ne totalisent que 38,2 millions de passagers en 1999.* »

Le conseil régional de Bretagne, dresse également un bilan négatif en termes de nombre de passagers : « *la croissance du nombre de passagers aériens du Grand Ouest a chuté de 11% en 1999 à 6% en 2000.* »

Le conseil économique et social de la région Centre corrobore cette analyse : « *les aéroports de Paris accueillent 6 passagers aériens sur 10 et aucun aéroport de province n'atteint 10 millions de passagers. Ce choix pèse lourdement sur l'image de la France.* » (...) « *Même si les aéroports de province ont connu des évolutions importantes de trafic passagers depuis 1995, en l'absence de politique volontariste de redéploiement du trafic aérien, elles n'apparaissent pas de nature à mettre en cause la concentration du trafic sur les aéroports de Paris à l'horizon 2010-2015.* »

### **3. Une situation souvent imputée au mouvement de concentration des compagnies aériennes**

Plusieurs de nos interlocuteurs dénoncent la concentration du secteur aérien, et la rendent responsable des carences de la desserte régionale en France.

Le conseil général de Gironde regrette que « *la desserte des villes moyennes soit sans cesse remise en cause, car affectée à des compagnies aériennes secondaires ne disposant pas d'avions de rechange* ».

La chambre de commerce et d'industrie de Bayonne Pays basque estime ainsi que « *la desserte des régions françaises est loin d'être satisfaisante pour deux raisons principales : un réseau en étoile centré sur Paris comportant peu de transversales, et une ouverture insuffisante à la concurrence qui restreint la marge de négociation des acteurs locaux face à la compagnie nationale.* »

La chambre régionale de commerce et d'industrie de Bretagne s'inquiète également du mouvement de concentration des compagnies régionales, « *qui risque de rendre plus difficiles les liaisons province-province.* »

### **4. D'où l'expression de craintes quant au projet de création d'un troisième aéroport dans la région parisienne**

Pour certains, la perspective de la création d'une troisième plate-forme dans le Bassin parisien risquerait de limiter encore davantage le développement des aéroports de province.

Après avoir relevé que la création de hub dynamiques, performants, ouverts sur l'Europe lui semble « *une bonne politique* », le conseil général du Cher se « *pose la question de savoir si cela est compatible avec le développement d'un troisième aéroport en région parisienne.(...).* Les difficultés que je rencontre pour établir une liaison de l'aéroport de Bourges avec le hub de Clermont-Ferrand ou celui de Lyon le démontrent bien. »

### **C. UNE SITUATION PRÉJUDICIABLE À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

Quelques interlocuteurs tirent les conséquences de l'insuffisante desserte régionale en termes d'aménagement du territoire.

*« Il est vain de parler d'aménagement du territoire, si des régions comme les nôtres ne peuvent bénéficier d'une desserte aérienne efficace, sur les zones économiques fortes, que sont l'Est de la France et le centre de l'Europe »,* juge le Président du conseil général de la Charente.

Le président du conseil régional de Poitou Charente appuie ces propos et *« souhaite que le souci d'aménagement du territoire soit réaffirmé »*.

Le conseil économique et social de la région Centre souhaite une volonté politique forte : *« La progression des aéroports de province n'est pas de nature, sans volonté politique d'aménagement du territoire, à absorber la croissance des aéroports de Paris »*.

La chambre de commerce et d'industrie de Macon-Charolles-Tournus, en Saône-et-Loire, estime nécessaire *« l'encouragement de liaisons, régulières ou non, entre les régions pour le développement d'entreprises parfois isolées »*.

## **II. EVOLUTION DE LA QUALITE DEPUIS DIX ANS**

La grande majorité de nos interlocuteurs a constaté une dégradation de la qualité du service rendu **depuis une dizaine d'années**.

### **A. CERTAINS FONT ÉTAT D'UNE AMÉLIORATION GLOBALE DE LA QUALITÉ DU SERVICE AÉRIEN MAIS ÉMETTENT DES RÉSERVES**

Ceux de nos interlocuteurs qui témoignent d'une meilleure qualité de service, comme par exemple le conseil régional de Basse-Normandie, tempèrent souvent leur jugement.

Ainsi, après avoir salué l'amélioration de *« la qualité de service d'année en année, plus particulièrement en ce qui concerne le confort du passager »*, la chambre de commerce et d'industrie de Caen apporte aussitôt une restriction : *« hormis le surbooking, qui devient une préoccupation quotidienne »*.

La chambre de commerce et d'industrie du Lot note quant à elle une amélioration de la qualité au cours des dix dernières années « *du fait de la concurrence s'exerçant entre les différentes Compagnies desservant le territoire national* ».

La chambre de commerce et d'industrie d'Annonay en Ardèche, rapporte que « *d'une manière générale, les chefs d'entreprises sont relativement satisfaits des destinations offertes, des cadences et horaires proposés* », mais ajoute qu'ils « *se plaignent cependant trop souvent des retards et irrégularités dans les horaires* ».

## **B. LE CONSTAT D'UNE BAISSSE DE LA QUALITÉ**

Ce constat est le fait de la majorité de nos interlocuteurs.

### **1. Une baisse de la qualité due à la situation de monopole**

#### *a) le constat d'une baisse de la qualité*

Le bilan décevant établi par l'Union des chambres de commerce et des établissements gestionnaires d'aéroports, qui constate que « *les restructurations des dessertes de fin 2000 se sont traduites par une dégradation de la qualité* », est partagé, entre autres, par les conseils régionaux de Champagne-Ardenne, et d'Aquitaine, les conseils généraux des Côtes d'Armor et du Cantal, la chambre de commerce et d'industrie de Limoges...

A titre d'exemples :

Le conseil général de Lot et Garonne fait état d'une dégradation du service telle « *qu'au lieu d'enregistrer une hausse de la fréquentation, celle-ci connaît une baisse, avec les conséquences financières négatives qui en résulteront pour le conseil général* ». Les statistiques de l'aéroport d'Agen font ressortir un déficit de 10 000 passagers au minimum pour l'aéroport d'Agen, soit une perte de croissance de 1,97% par an depuis 1982 sur la ligne Agen-Paris. Dans une lettre de soutien au conseil général de Lot-et-Garonne, le ministre de l'Équipement, des transports et du logement partage l'inquiétude du Président du conseil général de Lot-et-Garonne pour ce qui concerne la qualité du service et les conditions de sécurité.

Le conseil général d'Isère juge « *la qualité de la desserte aérienne régionale en France fort médiocre* ».

En dépit des avantages liés à la constitution du hub régional, la chambre de commerce et d'industrie de Clermont-Ferrand estime que la qualité s'est dégradée.

Selon la chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor, « *la qualité de service laisse particulièrement à désirer sur l'ensemble du réseau* »

La chambre de commerce et d'industrie du Havre assiste « *à une dégradation très significative de la qualité de service* »

La chambre de commerce et d'industrie de Bayonne Pays basque rapporte que « *la qualité de service semble s'être plutôt dégradée, principalement en raison de la saturation de l'espace aérien à proximité de la capitale* »

La chambre de commerce et d'industrie de Tarbes et des Hautes-Pyrénées déplore « *une qualité de service extraordinairement insatisfaisante depuis plus de 20 ans puisqu'inchangée, le groupe Air France ne nous gratifiant que d'une liaison de milieu de journée afin de conforter sa situation de monopole sur l'aéroport voisin.* »

La chambre de commerce et d'industrie d'Angoulême ne peut que déplorer « *une lente mais certaine dégradation du service* ».

*b) une détérioration due à la situation de monopole*

De nombreux organismes expliquent la dégradation de la qualité par la situation monopolistique du transport aérien.

Ainsi, le conseil général des Vosges constate-t-il une « *forte dégradation du service suite au 2<sup>ème</sup> appel d'offre européen* ».

La chambre de commerce et d'industrie du Lot et Garonne relève que « *la qualité du service a connu et connaît des écarts très importants dus principalement à la faiblesse des opérateurs* » et que « *cette dégradation est liée à la recomposition du capital et du management des compagnies aériennes régionales* ».

La chambre de commerce et d'industrie de Dijon « *a assisté, lors de la prise de contrôle par Air France de la compagnie Regional Airlines, à une nette dégradation de la qualité du service* ».

La chambre de commerce et d'industrie de Roannes juge que *« depuis septembre 1990, la qualité de ce service s'est totalement dégradée »*.

La chambre de commerce et d'industrie de Béziers-Saint-Pons, dans l'Hérault, estime que *« la qualité s'est plutôt dégradée par l'attitude monopolistique de la compagnie nationale »*.

Pour la chambre de commerce et d'industrie d'Epinal, *« force est de constater que le changement de transporteur au moment du deuxième appel d'offres européen s'est traduit dans un premier temps par une forte dégradation du service et par une diminution conséquente des résultats de trafic. »*

De même, la chambre de commerce et d'industrie de Carcassonne a regretté, *« au cours de cette année, une dégradation du service (grèves, irrégularités, problèmes techniques...), due à la reprise par Sair Group des Compagnies Air Liberté, AOM et Air Littoral »*.

La chambre de commerce et d'industrie du Cantal observe que *« nous sommes dans une période critique correspondant aux regroupements qui entraînent une dégradation du service momentanée »*. Ce constat est appuyé par le conseil général qui remarque que *« la qualité de la gestion des dessertes aériennes régionales s'est fortement dégradée par l'existence de graves dysfonctionnements. »*

## **2. Les conséquences de la concentration : un service moins fiable et une détérioration du confort du passager**

Le Délégué général de l'Union des chambres de commerce et des établissements gestionnaires d'aéroports estime que les restructurations des dessertes de fin 2000 se sont traduites par : *« des suppressions de liaisons, des fréquences moins importantes, des changements d'avions et des changements de conditions techniques d'exploitation des aéronefs les contraignant à rester au sol. »*

*a) un service globalement moins fiable : annulations de vols et retards dans les horaires de décollage*

Pour le conseil général du Lot et Garonne, *« l'absence de fiabilité, qui caractérise pratiquement tous les vols, a créé un climat détestable dans le département et dans les zones adjacentes des autres départements qui ont l'habitude de fréquenter l'aéroport d'Agen »*.

- Annulations de vols

Le conseil régional d'Aquitaine fait ainsi le constat d'un service moins régulier, notamment pour les liaisons à partir des petites plates-formes.

La chambre de commerce et d'industrie du Lot et Garonne constate que, depuis avril 2000, 10% des vols avec obligation de service public ont été annulés par la compagnie.

Le groupement de gestion de l'aéroport de Lorraine rapporte que *« Air France et Swiss Air sous-treatent la plupart de leurs liaisons régionales à des compagnies plus petites qui connaissent souvent des difficultés de fonctionnement, et (...) qui conduisent à de nombreuses annulations de vols et à une baisse de la qualité du service. »*

La chambre de commerce et d'industrie du Havre fait état d'*« annulations fréquentes pour des raisons diverses : pannes techniques, repos équipages, remplissages insuffisants.. »*

La chambre de commerce et d'industrie du Jura regrette que le *« service ait fait défaut, en 2000, 8 jours en juin, 4 en septembre et 2 en décembre, sans remplacement d'appareil alors que le service au sol pouvait être assuré. »*

La chambre de commerce et d'industrie de Rennes relève des annulations de vols de la compagnie Proteus/Flandre Air vers Lille.

La chambre régionale de commerce et d'industrie d'Auvergne constate des annulations de vols par des compagnies de 3<sup>ème</sup> niveau.

Enfin, des annulations de vols sont également constatées par le conseil régional de Bretagne, les conseils généraux du Cantal et du Pas-de-Calais (à la suite, pour ce dernier, d'incidents techniques à partir des plates-formes régionales), et les chambres de commerce et d'industrie de Limoges, de Dijon, de Savoie, de Meurthe-et-Moselle, de Roanne, et du Morbihan.

- Retards

Il semble au conseil général du Haut-Rhin que *« la croissance générale du trafic aérien s'est accompagnée d'une sensible aggravation des retards dans les vols »*.

Le conseil général du Pas-de-Calais observe que *« la ponctualité et la régularité des services aériens se sont fortement dégradées »*.

Le conseil général de Gironde mentionne que « *la concentration du trafic sur Paris provoque des retards* ».

La chambre de commerce et d'industrie du Lot et Garonne constate 10% de retards dans les vols depuis avril 2000.

La chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor mentionne des « *problèmes de retards liés aux slots donnés ou au départ tardif des avions de Paris Orly* ».

La chambre de commerce et d'industrie de Clermont-Ferrand explique les retards constatés par le fait que « *les services du contrôle aérien ne sont pas armés pour l'accroissement du trafic aérien, et des problèmes de maintenance des avions sont apparus* ».

La chambre de commerce et d'industrie de Morlaix déplore également les retards, « *de plus en plus fréquents, ce qui peut engendrer de nombreux inconvénients, tant pour des déplacements d'affaires que pour des voyages d'agrément.* »

La chambre de commerce et d'industrie d'Epinal remarque que « *la fiabilité et donc l'utilisation régulière des dessertes, notamment les petites, sont encore trop souvent remises en cause par les nombreux retards au décollage occasionnés par les services de régulation du trafic aérien.* »

La chambre de commerce et d'industrie de Pau constate de « *nombreux incidents, retards et pannes sur les lignes régionales de Clermont, Nantes, Marseille et même Lyon.* »

Selon la chambre de commerce et d'industrie de Nantes, « *le développement des retards sur l'ensemble des axes et notamment pour Nantes sur Charles de Gaulle constitue une menace pour l'avenir d'une desserte aérienne de qualité* » ; « *la priorité est donnée aux vols transatlantiques, tandis que les régulations s'appliquent entièrement aux seuls vols intra-européens, dont Nantes vers Charles de Gaulle.* »

Enfin, des retards sont également constatés par la chambre régionale de commerce et d'industrie des Pays de la Loire, notamment sur l'axe Nantes-Roissy Charles-de-Gaulle ; le conseil régional de Bretagne ; les conseils généraux du Finistère, des Vosges, de Haute-Marne, et les chambres de commerce et d'industrie de Meurthe-et-Moselle, de Roannes, de Narbonne, et de Libourne.

*b) la difficulté d'obtenir des créneaux horaires satisfaisants*

Le conseil général des Hautes-Pyrénées a tenu à faire savoir que la qualité de service rendu par la liaison aérienne à destination de Paris Orly « *est tout à fait insatisfaisante* » car « *il s'agit d'un vol quotidien aller-retour, de mi-journée qui ne facilite pas l'organisation d'une journée de travail dans la capitale. (...) Cette situation obère les potentialités de développement économique et touristique de notre département.* »

Les modifications d'horaires constatées par le conseil général d'Isère « *pénalisent les usagers de ces liaisons* ».

La chambre de commerce et d'industrie d'Annonay en Ardèche rapporte que les chefs d'entreprises « *se plaignent trop souvent des retards et irrégularités constatés dans les horaires* ».

La chambre de commerce et d'industrie d'Angoulême déplore des « *horaires inadaptés* ».

Enfin, les chambres de commerce et d'industrie de Limoges, de Grenoble, de Meurthe-et-Moselle et de Dijon (pour cette dernière, « *les horaires de connexion au hub de Clermont-Ferrand sont toujours mauvais* ») regrettent des horaires pénalisants.

*c) une dégradation du confort du passager*

De nombreux interlocuteurs regrettent une baisse de la capacité des appareils.

Le conseil régional de Poitou Charente constate que « *la qualité du service semble se dégrader, avec une optimisation des moyens conduisant à réduire la taille des avions (...).* », le conseil général du Cantal observe « *des changements d'appareils, au profit d'appareils de capacité plus petite et moins confortables.* »

La chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor remarque que le « *départ de la Compagnie TAT en 1990 a signifié le retrait des appareils de 30 sièges* ».

La chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor déplore que « *les avions de petite capacité, c'est-à-dire de 19 et 30 sièges, paraissent dans tous les cas mal entretenus, tombent en panne, restent au sol, provoquant un mécontentement quasi-général des passagers.* »

La chambre de commerce et d'industrie du Havre relève des « *changements d'avions fréquents et des réductions de capacité.* »

La chambre de commerce et d'industrie de Dijon note également une capacité des appareils en baisse.

Enfin, la chambre de commerce et d'industrie de Montpellier constate une dégradation du service à bord.

*d) la multiplication des grèves des personnels navigants*

Deux interlocuteurs évoquent un accroissement des grèves.

Il s'agit des chambres de commerce et d'industrie de Montpellier et de Sète (Hérault), laquelle constate une « *augmentation des problèmes liés à l'entretien de la flotte aérienne et des conflits avec le personnel* », suite au mouvement de concentration des compagnies aériennes.

*e) l'augmentation des problèmes techniques sur les appareils*

Plusieurs interlocuteurs font état de problèmes techniques.

Le conseil général du Cantal relève des « *annulations de services ou des triangulaires liées essentiellement à des incidents techniques ou des problèmes d'équipage.* »

Parmi eux, la chambre de commerce et d'industrie de Limoges, regrette « *la mise à disposition d'appareils pas toujours adaptés à l'exigence du passager et peu confortables.* »

La chambre de commerce et d'industrie de Basse-terre constate que « *les plates-formes régionales ont cumulé des retards d'équipement et nécessitent des remises à niveau urgentes* ».

La chambre de commerce et d'industrie de Montpellier fait état d'une augmentation des problèmes techniques sur les appareils (Air Liberté/Regional Airlines).

La chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor constate des « *changements d'appareil de 19 à 9 sièges depuis septembre 2000.* »

La chambre de commerce et d'industrie d'Angoulême déplore une réduction de capacité des appareils.

La chambre de commerce et d'industrie de Morlaix relève « *une multiplication d'incidents techniques sur les avions à l'origine de retards et de suppressions de vols* ».

### III. LA POLITIQUE COMMERCIALE DES GRANDS GROUPES EN QUESTION

#### A. UNE STRATÉGIE DE FERMETURE DE LIGNES « DE GRANDE AMPLEUR »

● L'immense majorité des réponses au questionnaire fait mention de multiples suppressions de lignes desservant les petites et moyennes villes, considérées comme peu rentables, tandis que la desserte des agglomérations les plus importantes se trouve développée, voire améliorée.

Quelques exemples témoignent de cette politique :

Le conseil régional du Limousin signale la fermeture des lignes Montluçon/Gueret-Paris et Limoges-Clermont Ferrand, cette dernière liaison représentant 11 % du trafic de l'aéroport de Limoges.

Le conseil régional de Bretagne regrette quant à lui la suppression de la ligne quotidienne Rennes-Le Havre, la réduction, de quatre à deux fréquences quotidiennes, des vols sur la ligne Rennes-Clermont Ferrand, et la suppression des dessertes directes de Brest vers Nice ou vers Marseille.

La chambre de commerce et d'industrie du Havre relate les décisions brutales et sans préavis de suppression des lignes Nantes-Le Havre-Amsterdam, Brest-Le Havre-Bruxelles et Caen-Le Havre-Birmingham. L'aéroport du Havre a perdu en conséquence 60% de son trafic.

La chambre de commerce et d'industrie de Caen déplore quant à elle la fermeture des lignes Caen-Clermont-Ferrand et Caen-Le Havre-Birmingham.

La chambre de commerce et d'industrie d'Épernay signale la fermeture de la ligne Reims-Saint Étienne, à la suite de laquelle l'aéroport de Reims n'assure plus de ligne régulière.

La chambre de commerce et d'industrie de Granville Saint Lo déplore la suppression des lignes Caen Le Havre et Caen-Clermont Ferrand.

La chambre de commerce et d'industrie de Pau constate elle aussi la disparition de la ligne Pau-Clermont Ferrand.

La chambre de commerce et d'industrie d'Angoulême fait état de « suppressions de lignes correspondant à 13% de notre clientèle ».

La chambre de commerce et d'industrie de Nantes regrette que cette ville « *ne dispose plus de liaison sur Orly et [soit] ainsi privée de relation aérienne avec le réseau de villes secondaires françaises* ».

La chambre de commerce et d'industrie de Rennes fait état de la suppression de la ligne Rennes-Le Havre.

La chambre régionale de commerce et d'industrie d'Auvergne observe que « *la couverture de l'ensemble du territoire (...) se dégrade rapidement (...) par une réduction des maillages qui s'étaient instaurés (...) sans d'ailleurs se préoccuper des investissements réalisés par les collectivités qui accueillait ces hubs* ».

La chambre régionale de commerce et d'industrie de Bretagne fait état elle aussi de « *suppressions de lignes ou de réductions de programmes (...) observées récemment* ».

La chambre de commerce et d'industrie de Dijon rapporte que « *plusieurs destinations finales ont été supprimées* » et estime que « *les profondes mutations des compagnies aériennes auxquelles nous venons d'assister ne sont pas de bon augure pour la pérennité des dessertes qui nous concernent* ».

La chambre de commerce et d'industrie Nord-Isère constate elle aussi une « *très forte polarisation [du] trafic sur les plus importants des aéroports régionaux* » tandis qu'« *un certain nombre d'aéroports secondaires (...) ont connu des pertes de lignes régionales* » en dépit de conditions climatiques étaient très favorables.

La chambre de commerce et d'industrie de Montpellier constate pour sa part la suppression d'une desserte quotidienne par Air France de la ligne Montpellier-Roissy « *bien que cette liaison soit en progression constante depuis trois ans de 15 à 20 %* » et des suppressions de fréquence sur la desserte Montpellier-Clermont Ferrand.

L'aéroport Nice-Côte d'Azur remarque « *qu'une dizaine de destinations régionales ont disparu de la carte de notre réseau (...) A l'inverse, nous avons bénéficié d'une augmentation de fréquences sans précédent sur les grandes métropoles régionales* » et estime que la politique des deux grands groupes « *ne[paraît] pas favoriser un développement des lignes régionales françaises* ».

La chambre de commerce et d'industrie de Brest, après avoir considérée comme « *satisfaisante* » la desserte Brest-Paris et salué l'amélioration de la qualité de cette ligne, n'en exprime pas moins la crainte que « *la réduction du nombre de compagnies régionales par le rachat de nombre d'entre elles par Air France [ne pose] un problème dans le développement des liaisons interrégionales ; la suppression de nombreuses*

*lignes desservies par Regional Airlines (Brest-Le Havre par exemple) en est l'illustration ».*

- Certains portent néanmoins des appréciations plutôt positives sur les évolutions récentes.

Le Président du conseil général de Tarn et Garonne, M. Jean-Marie Baylet, considère que *« le développement des liaisons radiales Paris-Provence ainsi que des liaisons transversales métropolitaines conduit à un maillage aérien de plus en plus dense, utile aux acteurs économiques et bénéfique à l'aménagement du territoire. La multiplication des hubs régionaux destinés à désengorger les grandes plates-formes concourt également à l'accroissement des liaisons intérieures.*

*« Dans un premier temps, on pouvait craindre l'absorption des compagnies régionales par les grands transporteurs. Il semblerait finalement que ces derniers intensifient leur politique régionale. La récente fusion des compagnies aériennes Proteus et Flandre Air sous franchise Air France a permis d'ouvrir des vols quotidiens entre Paris et trois villes du sud-ouest, Agen, Périgueux et Bergerac ».*

La chambre régionale de commerce et d'industrie des pays de Loire considère que *« la qualité de la desserte est bonne, et l'on a vu s'accroître l'offre de dessertes au départ d'aéroport comme Nantes, mais également au départ d'Angers, via le hub de Clermont Ferrand »,* et salue *« la multiplication des liaisons transversales ».*

L'aéroport de Clermont-Ferrand-Auvergne salue également le *« désenclavement des provinces (...) par la création de compagnies dites de 3<sup>ème</sup> niveau, qui ont acquis des appareils adaptés au potentiel des régions et (...) par la déréglementation qui a permis l'ouverture de lignes directes », « la création des hubs ou plates formes, de correspondances [qui] a offert de nombreuses possibilités de connexions à des villes moyennes ou petites »,* ainsi que *« l'émergence de compagnies low cost ».*

La chambre de commerce et d'industrie du Lot considère comme *« satisfaisante, tant pour les destinations que pour le nombre de vols »* la desserte aérienne de Toulouse Blagnac, et se félicite d'une amélioration notable du service au cours des 10 dernières années.

- Mais la politique commerciale des grands groupes est plus généralement jugée **préjudiciable** à la desserte territoriale française dès lors qu'elle est **sans alternative** et que les acteurs concernés ne disposent d'aucun recours efficace contre les conditions qui leur sont imposées : *« la forte*

*concentration entre les compagnies ne laisse pratiquement aucune place à la concurrence, le marché français se polarisant autour d'Air France (80 % du marché) et Swissair (20 % du marché)» (région Haute Normandie). « L'offre anormalement basse de transport aérien enregistrée par notre département (...) résulte directement de la situation de position dominante du groupe Air France dont celui-ci ne manque pas d'abuser » (chambre de commerce et d'industrie de Tarbes et des Hautes Pyrénées).*

Dès lors, les petits aéroports, obligés d'accepter les conditions dictées par les grandes compagnies, se trouvent dans la situation décrite par la chambre de commerce et d'industrie du Roannais : *« Pour les petits aéroports tel celui de Roanne, il serait souhaitable de pouvoir réellement exiger de la compagnie aérienne responsable de l'exploitation de la ligne Roanne-Paris/Orly le respect des obligations du service public.*

*« En effet, nous ne disposons d'aucun moyen contractuel suffisamment contraignant.*

*« La résiliation de la convention ne représente pas une alternative crédible puisqu'elle nous priverait de la liaison aérienne, nous contraindrait à relancer une procédure d'appel d'offres (longue et complexe) qui, dans la situation de duopole, risquerait de nous replacer dans la situation initiale.*

*« Les pénalités contractuelles n'apparaissent pas réellement dissuasives et leur mise en œuvre est placée sous le contrôle de la Direction de l'Aviation Civile ».*

## **B. UNE STRATEGIE CONTESTABLE ET CONTESTEE**

L'ampleur de cette politique de fermeture de lignes, qui remet en question l'aménagement et le développement économique de régions entières, provoque, auprès de nos interlocuteurs, des **réactions allant de l'amertume à la critique.**

Certains vont même jusqu'à s'interroger sur la bonne foi des compagnies aériennes concernant l'argument de non-rentabilité, et soupçonnent de leur part une **stratégie « à deux vitesses », intentionnelle et systématique** : les petites lignes, privées de toute fiabilité et dotées d'une qualité de service déplorable, seraient volontairement vouées au déclin, au profit des hubs provinciaux les plus importants, qui bénéficient d'une politique commerciale plus attractive.

Ainsi, la région Poitou-Charente fait part de sa «  *crainte d'un regroupement des services sur la base d'une nouvelle organisation qui écarterait les structures les moins importantes.* »

Le conseil régional d'Aquitaine constate que la «  *baisse de qualité de service* » s'observe «  *en particulier pour les liaisons à partir des petites plates formes aéroportuaires* ».

Le conseil régional de Bretagne, après avoir relevé de nombreux retards sur certaines lignes, souligne à l'inverse «  *sur les lignes à bonne fréquentation* », une «  *amélioration indéniable de la qualité de service* ».

Le conseil régional de Haute-Normandie observe que «  *les compagnies [suspendent] les liaisons du jour au lendemain lorsque celles-ci sont déficitaires (...). En revanche, elles se focalisent sur le long courrier affaires par l'organisation autour de hubs et une politique de fidélisation de la clientèle affaires* ».

Pour le conseil général d'Epinal, la diminution de la fréquentation de la desserte d'Epinal est «  *conséquente* » d'une «  *forte dégradation du service* ».

Le conseil général des Côtes d'Armor, après avoir regretté les «  *fermetures brutales de liaisons sur les petites et moyennes plates-formes* », dénonce «  *une dégradation de la qualité de la prestation offerte aux usagers lesquels, lassés de nombreux délestages journaliers, abandonnent progressivement les lignes régionales au profit du train et des grands aéroports* ».

Le conseil général de Haute-Marne fait lui aussi état de disparités dans la qualité des dessertes des villes en fonction de leur importance : «  *la qualité et l'efficacité de la desserte offerte aux clients sont d'autant meilleures que la ville est importante* ».

La chambre régionale de commerce et d'industrie d'Auvergne évoque un «  *recentrage vers des aéroports internationaux déjà saturés* ».

L'aéroport de Limoges témoigne également d'une «  *priorité donnée aux « gros » demandeurs* », en matière de créneaux horaires, de vols de remplacement ou de stationnement des avions à Orly et Roissy.

La chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor relate quant à elle, les faits suivants :

«  *L'installation de Regional Airlines en 1990 s'est traduite par une réduction des capacités offertes à la vente avec un Jet Stream de 19 sièges. La ligne St Brieu/Paris ne faisant pas partie de la stratégie de développement de la Compagnie Regional Airlines, nous avons souffert pendant des années*

*d'une détérioration croissante du soutien commercial et publicitaire de cette ligne par la compagnie. La dernière année de Regional Airlines sur notre plate-forme (en 1999) a accentué la dégradation de la qualité du service offert. De très gros problèmes de disponibilité d'appareils ont obligé Regional Airlines à délester de nombreux vols et à faire appel à des sous-traitants de type Compagnies d'avions taxis ».*

Pour la chambre de commerce et d'industrie de Savoie, de même : *« Depuis son alliance avec Flandres Air, Proteus Airlines n'a pas véritablement exploité de manière convenable la ligne sur Paris. Changements de compagnies sous-traitantes, d'appareils (de 19 à 50 sièges !), nombreuses annulations... Ceci explique une certaine désaffection de la clientèle.*

*« Pour l'année 2000, nous avons constaté une baisse de près de 18 % du nombre de passagers par rapport à l'année 1998. Il est vrai que pour le seul mois de décembre, 30 vols (20 % des vols programmés) ont été annulés ».*

La chambre de commerce et d'industrie de Paris, quant à elle, en est venue à *« demander que les liaisons régionales avec Paris soient maintenues (...) du moins tant qu'il n'a pas été prouvé que leur rentabilité ne pourrait être assurée. »*

La chambre de commerce et d'industrie du Roannais rapporte l'incident suivant :

*« Pour maintenir la liaison aérienne avec Paris, nous avons dû accepter un déroutement sur l'aéroport de Saint-Yan, distant de 50 km, qui disposait d'une piste suffisamment longue pour pouvoir permettre les décollages tous temps. Cette nouvelle contrainte imposée aux usagers de la ligne a eu un impact commercial majeur sur la fréquentation de la ligne avec une perte d'environ 75 % de la clientèle ».*

La chambre de commerce et d'industrie des Côtes d'Armor relate : *« La ligne Saint Brieu-Paris ne faisant pas partie de la stratégie de développement de la compagnie Régional Airlines, nous avons souffert pendant des années d'une détérioration croissante du soutien commercial et publicitaire de cette ligne par la compagnie »* et d'une *« dégradation de la qualité de service offert ».*

Quant à l'aéroport de Saint Brieu, il décrit *« les prémices de ce que le monde des petits et moyens aéroports appelleront la fin de leur plate forme » : « que les lignes soient rentables en nombre de passagers, qu'elles correspondent, avec des OSP, au désenclavement des régions ou qu'elles soient reconnues par les entreprises locales comme rendant un service public, elles sont fermées du jour au lendemain sans préavis ».*

La chambre de commerce et d'industrie du Havre apporte le témoignage suivant : *« La compagnie retenue nous a fait savoir au moment de*

*la signature du contrat que devenue filiale d'Air France, la ligne prévue n'entrant pas dans les schémas commerciaux d'Air France, elle en pouvait donner suite à son offre.(...)*

*« Tout ceci sans concertation et au mépris total de leur clientèle. Il est vraisemblable que cette dégradation provient d'un manque de connaissance d'Air France de l'aviation régionale et en particulier du profil et des attentes de la clientèle, et, en ce qui concerne les problèmes matériels, d'une inadaptation de ses structures à la gestion technique et humaine des appareils de petite capacité. Il est d'ailleurs à craindre que la lourdeur de cette structure et corrélativement ses coûts ne permettent jamais à cette compagnie d'exploiter dans des conditions financières acceptables des lignes à faible potentiel et donc l'amèneront systématiquement à les considérer comme déficitaires et inexploitable ».*

C'est ainsi qu'Air France a supprimé 60% du trafic de l'aéroport du Havre.

La chambre de commerce et d'industrie de Tarbes et des Hautes Pyrénées signale le fait que *« la compagnie Air France bloque toute alternative concurrentielle en maintenant une liaison unique en milieu de journée entre Tarbes/Lourdes et Paris, pour conforter sa situation de monopole au départ de Pau »* et conclut que *« l'arrogance d'Air France et l'inertie de son actionnaire principal sont inadmissibles ».*

#### **IV. LE FIATA : UN ACCÈS JUGÉ DIFFICILE ET UN FONCTIONNEMENT CONSIDÉRÉ COMME PERFECTIBLE**

##### **A. UN BILAN DÉCEVANT**

● La plupart de nos interlocuteurs (conseil Général de Tarn et Garonne, chambre de commerce et d'industrie de Rodez, chambre de commerce et d'industrie d'Aurillac et du Cantal ...) se félicitent de l'existence du FIATA, et voient en lui une *« avancée importante en matière d'aménagement du territoire et de développement économique »* (M. Christian Poncelet, Président du conseil Général des Vosges).

● Mais ces appréciations positives sont généralement mitigées par le **constat d'une application trop restreinte**. C'est ainsi que l'Aéroport international de Limoges, les chambres de commerce et d'industrie de Dijon et de Nantes, regrettent les difficultés d'accès à ce fonds et la rigidité des critères d'éligibilité.

Le conseil Général de Haute Marne considère ainsi qu'alors que « *les termes des deux lois mères du FPTA sont courts, généraux et ouverts* », leur décret d'application du 9 mai 1995, « *volontairement autobloquant* », est « *d'une rigidité peu compatible avec les objectifs de l'aménagement du territoire, quand [il ne lui est] pas carrément contraire.* »

La chambre de commerce de Saint-Malo fait en outre observer que « *ce fonds, qui se limite au territoire national, est pénalisant pour les aéroports proches d'une frontière comme le nôtre* » et que « *des liaisons internationales qui font une escale intermédiaire sur le territoire français et qui peuvent ainsi prétendre au FIATA créent ainsi une concurrence à nos lignes qui n'en bénéficient pas* ».

## **B. LES PROPOSITIONS**

Face à cette situation, nos interlocuteurs formulent diverses propositions pour en améliorer le fonctionnement :

### **● Elargissement de l'éligibilité**

La principale revendication des organismes consultés est en effet un assouplissement et une simplification des critères d'éligibilité de façon à prévoir un plus large accès au fonds (Aéroport de Nice-Côte d'Azur, conseil régional du Limousin, chambre régionale de commerce et d'industrie des Pays de la Loire...).

### **● Prise en compte de l'intermodalité**

Le conseil général du Limousin appelle de ses vœux l'éligibilité au FIATA des dessertes locales de transport en commun dédiées à un aéroport ou des avions-taxis de rabattement.

● **Déconcentration**

Le conseil général du Finistère propose quant à lui que la gestion du FIATA soit « *déconcentrée au niveau des directions locales de l'aviation civile afin de faciliter les relations et d'accélérer les délais de versement des subventions compensatoires.* ».

● **Suppression**

Plus pessimiste sur les possibilités d'améliorer le fonctionnement du fonds, le conseil général de Haute Marne préfère conseiller de « *supprimer le FIATA géré par le ministère des transports* » et de « *doter les services du premier ministre chargés de l'aménagement du territoire de deux fonds distincts pour le lancement de lignes nouvelles avec les collectivités locales et pour le maintien de lignes temporairement déficitaires* ».

**V. AUTRES SOUHAITS FORMULÉS EN VUE DE L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE RÉGIONALE**

Consultés sur les mesures susceptibles d'améliorer le fonctionnement du transport aérien régional, les instances et organismes consultés ont émis diverses propositions qui sont exposées dans le tableau ci-dessous.

De façon générale, la demande porte sur une amélioration de la fiabilité, de la fréquence des vols et de la tarification.

<b>Proposition</b>	<b>Auteur :</b>
<p>Amélioration des dessertes régionales et des connexions européennes..</p> <p>....Notamment en abaissant le seuil de recevabilité (Fiata) de 10 000 à 5000 passagers)</p> <p>....et en encourageant des liaisons, <u>régulières ou non</u>, entre les régions</p>	<p><b>Tous</b></p> <p>CCI d'Auxerre</p> <p>CCI de Mâcon-CharollesTournus</p>
<p>Rétablissement d'un système concurrentiel entre les compagnies...</p> <p>...notamment en envisageant de véritables dispositions anti-trust</p>	<p><b>Tous</b></p> <p>notamment CCI Dijon , CCI des Côtes d'Armor, CCI du Havre, CCI de Béziers -St Pons, conseil Général de l'Isère, CCI Pau</p> <p>CCI de Tarbes,CCI de Sète</p>
<p>Création de billets mixtes Train/Avion au niveau régional</p>	<p>CCI Côtes d'Armor conseil Général Côtes d'Armor</p>
<p>Développement de petits aéroports d'affaires (comme Le Bourget mais décentralisés)</p>	<p>CCI Meaux</p>
<p>Amélioration de l'accessibilité aux aéroports....</p> <p>...et des transports terrestres terminaux, l'ensemble de la chaînede déplacement, de bout en bout, devant être considéré.</p>	<p>CCI Meaux</p> <p>conseil Général du Rhône</p> <p>CCI de l'Ain</p>
<p>Mise en oeuvre d'un schéma de développement aéroportuaire veillant aux équilibres entre les plates formes pour éviter la saturation des plus grandes et la disparition des autres</p>	<p>CCI Nord-Isère (André Perrichon)</p>

<b>Proposition</b>	<b>Auteur :</b>
<p>Doter les collectivités signataires d'une convention de moyens réels de contraindre le transporteur à respecter ses engagements...</p> <p>...en leur permettant notamment d'appliquer des pénalités systématiques pour non exécution des Obligations de Service Public</p>	<p>conseil Général des Vosges (Christian Poncelet) CCI de Roanne conseil régional d'Aquitaine CCI d'Epinal</p> <p>CCI d'Aurillac et du Cantal</p>
<p>Restituer aux Collectivités Locales et aux CCI l'initiative en matière de desserte aérienne</p>	<p>conseil Général de la Haute-Marne CCI de Meurthe et Moselle</p>
<p>Favoriser la création et la pérennisation de compagnies aériennes régionales dont l'activité s'apparente à du service public....</p> <p>En envisageant un système d'incitation financière pour les lignes dont la rentabilité ne permet pas d'assurer une qualité de service suffisante</p>	<p>Aéroport Nice Côte d'Azur CCI du Havre, CCI de Rodez CCI de Sète</p> <p>conseil régional d'Aquitaine conseil régional de Bretagne (Josselin de Rohan)</p>
<p>Privatisation du contrôle aérien...</p> <p>...et gestion de la circulation par Eurocontrol, organisme européen.</p>	<p>CCI de Morlaix</p> <p>CCI Clermont ferrand, Aéroport Clermont-Ferrand Auvergne</p>
<p>Création de nouvelles compagnies aériennes régionales</p>	<p>CCI Clermont Ferrand, Aéroport Clermont-Ferrand Auvergne</p>
<p>Répartition et gestion des Fonds public à l'échelle régionale</p>	<p>conseil Régional du Limousin</p>
<p>Augmenter et améliorer la flotte</p>	<p><b>Tous</b></p>
<p>Réalisation d'un barreau TGV d'interconnexion entre Massy, Orly et Roissy</p>	<p>CRCI des Pays de la Loire</p>
<p>Développement de liaisons avec l'aéroport de Jersey, d'où des correspondances nombreuses et fréquentes avec l'Europe du Nord</p>	<p>CCI de Granville-Saint-Lô</p>
<p>Ouverture d'un 4<sup>ème</sup> point d'entrée en approche de Roissy-CDG</p>	<p>CCI de Nantes</p>

## CHAPITRE III

### LES CONCLUSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

Outre les nombreux contacts directs auxquels a procédé son rapporteur, le groupe de travail sur l'avenir de la desserte aérienne régionale a entendu une dizaine de personnalités qualifiées parmi lesquelles M. Jean-Cyril Spinetta, président du groupe Air France. Le compte rendu de ces auditions est retracé en annexe.

Il a adressé, par ailleurs, un questionnaire à l'ensemble des conseils régionaux, des conseils généraux et des chambres de commerce et d'industrie dont beaucoup sont gestionnaires d'aéroports de province. 106 réponses lui sont parvenues. Le groupe de travail en a dressé une synthèse qui figure au chapitre II du présent rapport.

Votre rapporteur a étudié avec soin les rapports administratifs qui ont inspiré les « concepteurs » du fonds de péréquation (rapport « Abraham » de 1994 et rapport « Martre » de 1998). Il a suivi, bien entendu, avec une extrême attention le déroulement des événements récents qui ont montré à quel point le transport aérien régional était « volatil » et connaissait des évolutions très rapides. A quel point aussi, dans le contexte économique et juridique actuel, il semble difficile à un pôle aérien régional d' « exister » à côté de l'ensemble constitué autour du groupe Air France (environ 80 % du marché en 2000).

De l'ensemble de ces éléments, le groupe de travail a tiré **quatre principales conclusions** qui l'amèneront à formuler un certain nombre de propositions.

La **première conclusion**, qui peut s'appuyer sur les témoignages unanimes des élus locaux et des responsables économiques, est que le transport aérien régional est considéré comme un **outil fondamental au service du développement économique des territoires**.

Il représente pour les régions qui se sentent « éloignées », à bien des égards, des centres de décision –celles, par exemple, de la façade atlantique– un **facteur d'attractivité** particulièrement important. La proximité d'une plateforme aéroportuaire régionale est perçue comme un « **équipement structurant** » pour les activités industrielles du territoire.

A Rennes par exemple –le trafic de la plate forme aéroportuaire rennaise a doublé en dix ans- la clientèle d'affaires et des entreprises représente les trois quarts des usagers du transport aérien régional.

Comme le soulignent avec force les chambres consulaires, la desserte aérienne des villes de province est une **nécessité première** pour maintenir un tissu économique vivant.

Il existe donc dans ce pays un véritable **besoin de desserte aérienne** régionale. Au moment où l'on se prépare activement à franchir une nouvelle étape de la décentralisation, les élus et les « forces vives » des territoires plébiscitent la desserte aérienne régionale comme conditionnant, notamment pour les régions les plus «à l'écart », toute perspective de développement économique et social.

La **deuxième conclusion**, c'est que, depuis deux ou trois ans, **le service aérien régional s'est dégradé** surtout au détriment des **villes moyennes**.

L'analyse du groupe de travail a fait apparaître des évolutions contrastées au cours de la période globale des dix dernières années (une **amélioration de la desserte des métropoles régionales**, une **dégradation de la desserte des villes moyennes**) et au cours de la période très récente (la **dégradation des dessertes régionales en général**).

Après une période au cours de laquelle une certaine concurrence a semblé s'instaurer, les concentrations qui ont abouti à la constitution de deux groupes majeurs (Air France et Sairgroup) **ont marqué un retour en arrière** préjudiciable à l'exercice de la loi de l'offre et de la demande.

Sur les dix dernières années, le service aérien régional s'est, certes, d'abord amélioré grâce, d'une part, à l'ouverture du ciel aux compagnies régionales privées qui ont pu également bénéficier de subventions publiques pour lancer et maintenir des lignes, et, d'autre part, à la fin du monopole d'Air France/Air Inter.

Dans un deuxième temps, depuis environ dix-huit-mois, la prise de contrôle des petits transporteurs par le groupe Air France ou par des groupes étrangers a eu incontestablement pour effet :

– des modifications de programme et surtout des suppressions de lignes (Régional Airlines, Protéus, Flandre Air) ;

–une dégradation du service à bord ;

– la multiplication des grèves des personnes navigants ;

– l'augmentation des problèmes techniques sur les appareils.

La récente évolution du marché des transports aériens a eu, par ailleurs, pour conséquence une modification des relations entre les transporteurs aériens et les gestionnaires d'aéroports. Cela s'est traduit par une **baisse de qualité de service**, la compagnie optimisant la gestion globale de sa flotte, **au détriment de la régularité du service** en particulier pour les liaisons à partir des petites plaques-aéroportuaires. Ces regroupements font que de nombreux aéroports régionaux ne sont plus desservis que par une seule compagnie.

Le besoin en desserte aérienne régionale est donc aujourd'hui **mal satisfait**. Plus, il semble que la situation, si rien n'est fait pour la redresser, tendra inéluctablement à se dégrader.

La préservation de « l'existant » apparaît déjà comme un objectif difficile à atteindre dans un paysage où concentrations, fusions, participations financières et restructurations dessinent, seules, les contours de la nouvelle carte du transport aérien intérieur.

Le groupe de travail a tiré de ses travaux une **troisième conclusion : le transport aérien régional français se retrouve aujourd'hui, sous la tutelle du groupe Air France, dans une logique de monopole.**

Contrairement aux prévisions des experts au début des années 1990, l'ouverture du ciel européen à la concurrence intra-communautaire n'a pas, on l'a vu, remis en cause les « monopoles ». La tentative de création d'un duopole dans les années 1999-2000 s'est soldée par la situation que nous connaissons actuellement. Il apparaît, par conséquent, évident que le marché domestique français sera durablement dominé par un seul pôle, celui du groupe Air France.

La plupart des observateurs s'accordent aujourd'hui pour reconnaître que tout transporteur aérien local, pour être viable, doit s'« adosser » à un « major » afin de bénéficier notamment de la puissance commerciale et des outils marketing du groupe. Le président du groupe Air France, lui-même, a insisté sur la nécessité de faire jouer les complémentarités et les convergences d'intérêt et souligné que « l'adossement » en question doit assurer une cohérence globale dans les quatre domaines fondamentaux que sont la distribution des rôles entre le « major » et le transporteur local, l'organisation du réseau, la répartition des moyens et les équilibres financiers.

Il est patent que cette recherche de « cohérence globale » ne pourra que s'affirmer au fil des années avec un souci de rationalisation, de rentabilité et de compétitivité.

Il est clair, aussi, que les logiques induites par cette évolution, si légitimes soient-elles sur le plan industriel, ne peuvent être que « gênées » par

les objectifs de service public que constituent l'aménagement, le maillage et le développement du territoire.

Hier, Air Inter, monopole «de jure» du ciel français, assurait un certain nombre de missions de service public dans le domaine du transport aérien régional; aujourd'hui, Air France, monopole «de facto», n'entend plus assurer de la même manière ces missions dans le nouveau contexte compétitif de l'économie mondiale.

**La question est donc de savoir, en fait, si c'est au groupe Air France de mettre en œuvre, dans son secteur, la politique française d'aménagement du territoire.**

Pour ceux qui considèrent -c'est le cas des membres du groupe de travail- que l'aménagement du territoire est une des grandes missions de l'Etat, il importe d'en tirer les conséquences en cessant de s'en remettre à la « bonne volonté » d'un opérateur qui aura toujours et nécessairement tendance à privilégier d'autres priorités.

Le cas du hub régional de Clermont-Ferrand est exemplaire à cet égard. Dans le cadre de la stratégie régionale de la compagnie Regional Airlines, les liaisons Clermont-Toulon, Clermont-Caen, Clermont-Limoges et Clermont-Pau étaient pertinentes.

Dans le cadre de la stratégie mondiale du groupe Air France, elles ne l'étaient plus d'où leur suppression depuis la fin 1999 après la prise de contrôle par Air France du transporteur régional.

Le « major » français fait valoir la nécessité de faire jouer les « complémentarités » et les « synergies » entre les « hub » voisins de Clermont et de Lyon. Il est vrai qu'au niveau mondial, les villes de Lyon et de Clermont-Ferrand sont extrêmement proches. A l'échelle des territoires, toutefois, le développement économique de l'Auvergne et du Massif Central constitue un enjeu spécifique méritant des solutions appropriées telles que l'existence d'un « hub régional ».

De l'aveu même du président du groupe Air France, le transport aérien régional constitue désormais, pour les « majors », un « outil offensif » dans le cadre de la stratégie européenne des grands groupes. Il s'agit pour l'essentiel -nous l'avons vu- de rabattre la clientèle régionale sur les grands « hubs » et notamment -s'agissant du groupe Air France- sur le « hub » de Paris-Charles-de-Gaulle.

La **quatrième conclusion** a trait au mode d'intervention du FIATA.

Le groupe de travail a relevé que deux préoccupations avaient dominé les débats qui ont précédé la création du fonds en 1995.

La première était d'ordre juridique. Il convenait de tenir compte de l'encadrement communautaire du 23 juillet 1992 qui a consacré la libéralisation du transport aérien domestique à compter du 1<sup>er</sup> avril 1997 en subordonnant l'octroi de toute aide publique à un certain nombre de règles. Aux termes de l'article 4 du règlement 2408 -on l'a vu- toute aide publique accordée à une liaison aérienne locale doit respecter les conditions énumérées.

Les « concepteurs » du FIATA ont donc mis au point un dispositif d'éligibilité présenté comme conforme aux critères et seuils fixés par le règlement 2408.

La seconde préoccupation était d'ordre économique. Elle est parfaitement explicitée tout au long du rapport Abraham de 1994.

L'ouverture du marché à la concurrence communautaire a, en effet, été perçue comme un risque majeur pour l'avenir de la desserte domestique dès lors qu'elle ne pourrait que peser sur les marges bénéficiaires des transporteurs (à l'époque, essentiellement Air Inter) qui assuraient jusqu'à présent les liaisons intérieures par un système de péréquation financé par les lignes régulières les plus rentables.

Ce risque paraissait justifier la mise en place d'un mécanisme de subvention publique venant en quelque sorte « compenser » les conséquences de la libéralisation du marché domestique.

Il convient manifestement aujourd'hui de réexaminer ce contexte. L'évolution constatée au cours des dernières années a incontestablement infirmé un certain nombre de perspectives d'il y a cinq ou six ans.

La libéralisation n'a pas débouché sur un système où de nombreux opérateurs auraient « cassé les tarifs » des lignes les plus rentables en contraignant les anciennes entreprises monopolistiques à réexaminer l'ensemble de leur politique de desserte. Tout au contraire, les grands groupes ont consolidé leur prédominance tandis que les « francs-tireurs » (AOM, TAT, Air Liberté), après un « démarrage » encourageant en 1995, peinaient à pérenniser une situation d'équilibre en dépit des implications successives et éphémères de British Airways puis du Sairgroup.

Au printemps 2001, le transport aérien intérieur français se retrouve bel et bien sous le contrôle d'un groupe unique mais dans un contexte général de libéralisation et de « mondialisation » qui voit privilégier les impératifs de compétitivité industrielle au détriment des obligations de service public qui constituaient jadis le corollaire incontournable du monopole !

Les questions qui se posent sont donc les suivantes : l'actuel dispositif communautaire est-il adapté au paysage aérien aujourd'hui ? L'actuel dispositif interne qui applique d'une manière souvent stricte (**sur ce point, on peut d'ailleurs légitimement se demander si, dans ce domaine, comme dans d'autres, l'administration française n'a pas eu tendance à en « rajouter » dans la rigueur**), les prescriptions européennes a-t-il toujours sa raison d'être ? Le FIATA est-il, quant à lui, en mesure de jouer le rôle qui lui avait été assigné ?

A ces questions, le **groupe de travail n'a pu qu'apporter une réponse négative** compte tenu aussi de la faible utilisation des ressources pourtant modestes allouées au fonds d'intervention.

On se heurte, en effet, à une contradiction : une majorité d'acteurs locaux considèrent, d'une part, que le service aérien régional s'est dégradé au cours des dernières années ; d'autre part, le fonds de péréquation mis en place en 1995, pour faciliter, dans le cadre des normes européennes, le maintien voire le développement de la desserte aérienne locale peine à être complètement utilisé.

**Il apparaît donc indispensable de reconsidérer le mécanisme d'aide publique à l'aménagement aérien du territoire .**

Pour le cas français, les règles mises en place dans le cadre des normes européennes définies en 1992 apparaissent largement caduques.

Peut-être convient-il de se reporter aux « intentions » du règlement européen.

Au début des années 1990, l'objet des textes communautaires n'était évidemment pas d'« assécher » le maillage aérien des territoires des pays membres de l'Union. Il s'agissait simplement d'empêcher que des systèmes monopolistiques soutenus par les Etats ne faussent le libre jeu de la concurrence dans l'industrie du transport aérien comme dans les autres secteurs industriels.

**Votre rapporteur est en tout cas convaincu que les bases juridiques internes du mode d'intervention du FIATA pourraient être substantiellement assouplies sans remise en cause de l'« ordre communautaire ».**

Les propositions qui seront présentées par le groupe de travail dessineront un nouveau cadre d'intervention qui restera fondé sur les deux concepts clés que sont la prise en considération d'un intérêt majeur, pour la région concernée, d'une liaison aérienne locale et, d'autre part, la constatation qu'aucun mode de transport de substitution n'est en mesure d'assurer le service continu et adéquat de la ligne aérienne régulière.

Pour résumer, le groupe de travail a tiré de ses travaux quatre enseignements majeurs :

– Le transport aérien régional est unanimement considéré comme un outil essentiel de dynamisme économique territorial, souvent incontournable en l'absence de vraie solution alternative TGV.

– En dépit de la création du FIATA en 1995, les collectivités locales et les acteurs économiques des territoires ont constaté, dans l'ensemble, une dégradation du service aérien régional au cours des dix dernières années et plus particulièrement dans la foulée des récents regroupements industriels, en ce qui concerne la desserte des villes petites et moyennes.

– De facto, le groupe Air France est aujourd'hui en charge de la politique française d'aménagement du territoire en matière de desserte aérienne régionale. Pourtant, les logiques industrielles ne sont pas toujours compatibles avec celles du service public de l'aménagement du territoire. Pour certains membres du groupe de travail, elles peuvent même être antagonistes.

– Si le contexte juridique (règlements européens de 1992) dans lequel le FIATA a été mis en place demeure le même, le contexte sectoriel (qui a aussi influencé les décisions communautaires) a profondément évolué ce qui ne laisse pas de poser le problème de l'adéquation du droit (tant communautaire qu'interne) à la nouvelle situation industrielle du transport aérien.

Il apparaît donc nécessaire d'« autonomiser » la politique publique d'aménagement du territoire par rapport aux impératifs économiques et financiers qui sont seuls à prévaloir aujourd'hui et relèguent nécessairement les anciennes missions de service public au second plan.

Quelles seront en conséquence les propositions du groupe de travail ? Elles s'articuleront autour de plusieurs objectifs :

① **Dresser un « état des lieux » de la desserte aérienne régionale française** en 2001 en concertation avec les collectivités locales et les chambres de commerce et d'industrie notamment celles qui sont gestionnaires d'aéroports.

Cet état des lieux pourrait être le fait d'une commission ad hoc ou réalisé sous les auspices du conseil supérieur de l'aviation marchande.

Nous avons vu que plus de 180 liaisons aériennes régionales ont été jugées suffisamment pertinentes pour bénéficier d'une subvention publique entre 1970 et 1990 (il en subsiste aujourd'hui 37 en dehors du réseau régional de notre principal transporteur).

Ces liaisons répondaient-elles à un véritable besoin en matière d'aménagement du territoire ? Pourquoi, pour la plupart, ont-elles disparu ? La mise en regard de la situation actuelle de la desserte régionale et de la demande territoriale (appréciée notamment au regard des critères d'éligibilité retenus par le FIATA mais aussi des critères « assouplis » proposés par votre groupe de travail) fera apparaître le « besoin de service public » en matière d'aménagement du territoire.

Cet « état des lieux » devra ainsi soulever la question des « hubs régionaux ». A cet égard, la situation du « hub » de Clermont Ferrand que la logique d'entreprise du groupe Air France tend à « redimensionner » en dépit des éloges unanimes des élus et acteurs des territoires concernés, pourra servir de « cas d'école ».

② **Porter solennellement devant le Gouvernement français mais aussi devant le Commissaire européen** chargé des transports le problème de la disparition de toute véritable concurrence sur le marché du transport aérien intérieur. Il n'est plus possible d'assister de façon passive à la détérioration continue de notre réseau aérien régional sous prétexte qu'il convient de respecter un dispositif juridique communautaire qui avait pour objet de faciliter une libre concurrence sur les liaisons petites ou grandes relevant jusqu'alors du monopole d'Air Inter ou d'Air France.

③ **Assouplir les critères du fonds de péréquation** dans le respect de dispositions communautaires qu'il conviendrait sans doute aussi de moduler. Sur cette question, il importera de toujours garder à l'esprit « l'intention » des autorités communautaires dans ce secteur comme dans tout autre éligible à une aide publique nationale ou européenne. Le but de la norme communautaire est

d'éviter les distorsions de concurrence notamment celles qui affectent le libre fonctionnement du marché intérieur de l'Union en pénalisant, dans le secteur concerné, les entreprises des autres Etats membres.

Dans ces conditions, une liaison aérienne de service public dont l'existence même est conditionnée par l'aide publique devrait normalement échapper aux logiques de lutte contre les « distorsions de concurrence » dès lors, bien sûr, que les procédures d'appels d'offres sont respectées.

Par ailleurs, il serait souhaitable de réexaminer la notion européenne d'« intérêt vital » qui seul légitimerait pour la région intéressée la possibilité de disposer d'une liaison aérienne domestique.

N'est-il pas temps d'assouplir cette forme de « rigorisme » communautaire qui subordonne toute aide publique nationale à une question de « vie ou de mort » pour le territoire concerné !

Depuis quelques années, le droit communautaire tend, au demeurant, à s'infléchir en particulier dans la reconnaissance du « **service d'intérêt économique général** » ou du « **service d'intérêt général** ».

Il serait, par conséquent, sans doute souhaitable, d'envisager une modulation de la règle européenne en matière de transport aérien régional en obtenant qu'un « intérêt majeur » ou qu'un « intérêt essentiel » suffise, dans le cadre de critères d'éligibilité bien « ciblés », à justifier un dispositif de soutien public.

④ Mettre en place une **approche en termes de « liaisons de service public »**. Cette démarche pourrait se traduire par la signature de conventions pluri-partites Etat-collectivités territoriales – chambres de commerce – transporteurs, ces derniers se voyant imposer en contrepartie de l'aide publique nationale et locale un cahier des charges spécifique pour chacune des liaisons concernées.

Ces « liaisons de service public » auront été validées par la commission ad hoc mentionnée plus haut et feront, bien sûr, l'objet d'un réexamen régulier par la même instance.

⑤ Ajuster ultérieurement la **ressource du fonds**. Cet aspect ne devrait pas poser de problème. Nous avons vu qu'en 2001 le montant réservé au FIATA de la taxe de l'aviation civile s'est établi à 279 millions de francs, alors que sur la base des critères actuels d'éligibilité au fonds, les dépenses de la section « transports aériens » du FIATA ne se sont élevées, en 2000, qu'à 64,4 millions de francs.

Il existe, par conséquent, une marge financière importante qui pourrait bénéficier au nouveau dispositif de soutien public que le groupe de travail appelle de ses vœux.

⑥ Prendre en considération la **situation spécifique de l'Outre-mer**. Peut-être n'est-il pas très logique que les liaisons intra-guyanaises ou celles qui relient Saint-Pierre et Miquelon et le Canada absorbent une proportion aussi importante des subventions du FIATA (respectivement 12,5 et 30,2 millions de francs sur les 188 millions de francs dépensés au 31 août 2000 par le FIATA sur toute la période 1995-2000).

**ANNEXE**

**AUDITIONS EFFECTUÉES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL**

**Audition de M. Pierre-Yves Bissauge, chargé de la sous-direction  
du marché du transport aérien à la direction générale de l'aviation civile  
- mardi 12 décembre 2000 -**

**M. Pierre-Yves Bissauge** a d'abord rappelé qu'après avoir été secrétaire du groupe de travail présidé par M. Abraham en 1994, il avait aujourd'hui la charge de gérer le fonds d'intervention des aéroports et du transport aérien (FIATA) pour le compte de la direction générale de l'aviation civile.

Après avoir évoqué la situation née de la mise en œuvre du troisième « paquet communautaire » au 1<sup>er</sup> janvier 1993 avec clause de sauvegarde sur le cabotage jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1997, **M. Pierre-Yves Bissauge** a mis l'accent sur les difficultés de cette période provisoire à l'issue de laquelle l'intervention de nombreuses sociétés étrangères était attendue.

En fait, les implications étrangères ont été plutôt réduites. On a relevé ainsi la prise de contrôle très provisoire d'Air Liberté et TAT par British Airways.

**M. Pierre-Yves Bissauge** a rappelé la situation du réseau intérieur français avant la création du FIATA. Il était composé de deux groupes : d'abord Air-Inter, qui bénéficiait de par une convention avec l'Etat d'une exclusivité sur un réseau composé de lignes bénéficiaires et de lignes déficitaires financées par la péréquation ; sur ce réseau on comptait beaucoup de lignes Paris-province et quelques lignes province-province.

En second lieu, les petites compagnies dites du « troisième niveau » qui assuraient les liaisons subventionnées par les collectivités locales avec l'intervention de la DATAR.

**M. Pierre-Yves Bissauge** a fait observer qu'au 31 décembre 1995 le monopole d'Air-Inter n'existait plus et que la mise en cause de la péréquation suscitait des inquiétudes sur la pérennité de certaines lignes.

En ce qui concerne le « troisième niveau », il était clair que le système d'accord entre les collectivités locales et les entreprises de transport aérien était contraire au droit communautaire.

Il convenait donc de revoir le dispositif en profondeur. Le règlement européen a imposé une nouvelle procédure mettant en place des « obligations

de service public » (dans le cas d'une liaison **vitale** pour le territoire considéré, d'une zone de développement ou périphérique) et un appel d'offres. Le règlement européen exclut cependant l'application de cette procédure dans le cas où la liaison considérée est appelée à transporter plus de 30.000 passagers par an, ou encore s'il existe des possibilités alternatives de transport adéquates et continues.

En application des prescriptions communautaires, le comité Abraham a ainsi préconisé la création d'un fonds de péréquation des transports aériens (FPTA), préservant la participation des collectivités locales et dont les conditions d'intervention devaient répondre à plusieurs critères :

– un rapport avec l'intermodalité, puisque l'existence d'un service ferroviaire ou maritime satisfaisant en moins de deux heures trente excluait tout financement public ;

– un rapport avec l'exigence communautaire sur la nécessité de ne créer de ligne aérienne subventionnée que là où celle-ci est absolument indispensable en disposant que l'existence d'un service aérien de proximité (moins de trente minutes) interdisait aussi le financement public ;

– un critère lié à la régularité de la liaison éligible (deux allers-retours par jour) ;

– un critère de trafic : le financement public n'intervient que sur les lignes dont le trafic est inférieur à 150.000 passagers annuels.

Par ailleurs un seuil minimal de 10.000 passagers/an a été mis en place afin d'éviter le financement de lignes « d'avions taxis ».

**M. Pierre-Yves Bissauge** a noté qu'en application du nouveau dispositif, toutes les lignes anciennes ont pu être maintenues sauf la liaison Orly-Valence (du fait de l'existence d'un service ferroviaire alternatif) et Orly-Albi (du fait d'un service autoroutier alternatif).

Il a encore fait observer que l'objectif de départ du FIATA -la création de nouvelles liaisons aériennes régionales- avait été limité par le critère des 10.000 passagers minimum. En effet, lorsque ce trafic minimal n'a pas été atteint au cours de la première année d'existence de la ligne éligible, la subvention publique a été suspendue dès la seconde année.

**M. Pierre-Yves Bissauge** a déclaré que la prise en considération de ces difficultés avait incité le Gouvernement à demander à M. Henri Martre, Ingénieur général de l'armement, un rapport sur la réforme éventuelle du FIATA.

A la suite des propositions du rapport « Martre », un décret du mois de septembre 1999 a assoupli le dispositif en prévoyant la possibilité de créer

des liaisons régionales éligibles avec un trafic prévisionnel de 5.000 passagers annuels seulement, s'agissant des liaisons absolument vitales pour le développement de régions enclavées.

Dans ces hypothèses, les solutions alternatives possibles ne sont plus prises en compte et la mise en service des premières liaisons s'en trouve facilitée.

Le président **Jean François-Poncet** a plaidé pour le développement de lignes aériennes transversales (par exemple : Agen-Clermont-Ferrand) et a relevé que depuis la création du FIATA, les collectivités locales se voyaient paradoxalement contraintes de verser une contribution supérieure alors même que le service aérien, lui, se dégradait.

En réponse, **M. Pierre-Yves Bissauge** a fait observer que sur beaucoup d'appels d'offres récents, le montant des déficits prévisionnels s'était accru.

**M. Serge Godard** a évoqué la situation du hub de Clermont-Ferrand qui fonctionnait à la satisfaction générale il y a encore quelques années et qui a été pénalisé par le rachat par Air France de la compagnie Régional Airlines. Ce faisant, Air France a supprimé un certain nombre de liaisons rentables ainsi que de nombreux appareils. Rappelant que la collectivité territoriale avait investi quelque deux cents millions de francs sur ce hub, **M. Serge Godard** s'est demandé si la politique du groupe Air France n'allait pas à l'encontre des objectifs d'aménagement du territoire.

**M. Jean François-Poncet** a estimé que l'objectif du groupe Air France était de rabattre les passagers des liaisons locales sur son hub parisien de Roissy-Charles de Gaulle.

Après une nouvelle intervention de **M. Serge Godard**, qui a déclaré que les maires de Pau, de Caen et de Limoges avaient exprimé les mêmes préoccupations que lui, **M. Pierre-Yves Bissauge** a relevé que la décision d'ouvrir une nouvelle ligne dans le cadre du règlement européen relevait avant tout des entreprises de transport aérien et que la mission légitime des acteurs locaux consistait à tenter « d'attirer » ces compagnies.

Evoquant la dégradation du service aérien régional relevée par de nombreux intervenants, **M. Pierre-Yves Bissauge** a expliqué que le Groupe Air France avait choisi de reprendre pied sur le réseau national en recherchant des partenaires exploitant des avions de petite taille. C'est ainsi que dans la période très récente, Air France a pris le contrôle de Brit'Air, de Proteus (qui avait lui-même pris le contrôle de Flandre Air) et de Regional Airlines.

Est d'ailleurs envisagée une fusion de ces trois sociétés sous le contrôle capitalistique d'Air France.

**Audition de M. Jean-Paul Dubreuil,  
ancien président de Regional Airlines  
- mardi 12 décembre 2000 -**

**M. Jean-Paul Dubreuil** a, d'abord, évoqué l'histoire de la compagnie Regional Airlines qui, parmi les premières, a ouvert le trafic dit du « troisième niveau ». Dans un contexte alors caractérisé par le quasi-monopole d'Air Inter, **M. Jean-Paul Dubreuil** a rappelé que dès 1985, une première brèche dans le dispositif monopolistique avait été créée par l'ouverture de la ligne Nantes-Bruxelles en passant par Le Havre. Puis, ce fut la ligne Nantes-Clermont-Ferrand-Genève. En 1999, ce « tricot » de lignes régionales transversales bénéficiait à 450.000 passagers par an avec Clermont-Ferrand comme hub central, mais aussi Bordeaux, « porte ouverte » sur l'Espagne.

**M. Jean-Paul Dubreuil** a ajouté qu'à la fin de l'année 1999 et au début 2000, une conjoncture de hausse du dollar s'ajoutant à la hausse du pétrole s'est conjuguée à un nouvel univers concurrentiel mettant les petites compagnies en compétition directe avec Air France.

Le groupe Air France, a-t-il souligné, s'est intéressé aux aéroports secondaires jusqu'à présent contrôlés par Regional Airlines.

Les pertes enregistrées en 1999 et en 2000 par les entreprises dites du « troisième niveau » ont débouché sur la prise de contrôle par Air France de plusieurs compagnies régionales.

**M. Jean-Paul Dubreuil** a déclaré que le système équilibré qui s'était mis en place au fil des années a été brutalement démantelé. Des escales telles que Caen, Le Havre et Pau ont été éliminées. Alors que le hub de Lyon connaissait déjà des problèmes de saturation, celui de Clermont-Ferrand a commencé à être, lui aussi, démantelé. S'agissant du trafic du Havre, a-t-il ajouté, il a été récupéré par la compagnie belge Sabena.

En conclusion, **M. Jean-Paul Dubreuil** a estimé qu'Air France mettait en place une « nouvelle logique de desserte » dont l'effet sera de « balayer » les petits réseaux régionaux.

Tout en affirmant que le paysage aérien domestique avait complètement changé, **M. Jean-Paul Dubreuil** a néanmoins estimé que les outils existaient pour des offres viables sur un certain nombre de liaisons bien précises. Il a toutefois insisté sur la nécessité pour les petites entreprises de transport aérien de **s'intégrer dans un système d'alliances avec les grands groupes.**

**Audition de M. Charles Flocart,  
président de l'association française des usagers  
du transport aérien (AFUTA)  
- mardi 12 décembre 2000 -**

**M. Charles Flocart** a estimé que la qualité du service de transport aérien régional se dégradait et qu'il convenait de « remettre à plat » tout le système, sous peine de voir les usagers recourir de plus en plus au transport ferroviaire.

**M. Charles Flocart** a, d'ailleurs, relevé que la SNCF et de nombreux transporteurs aériens étrangers avaient procédé à un partage de codes.

Puis, constatant que la moitié des vols régionaux enregistrait en moyenne une demie heure de retard, **M. Charles Flocart** a considéré que l'offre de transport était très en-deçà de la demande et de son évolution probable.

Il a rappelé à cet égard que quatre ou cinq années étaient requises pour la formation des contrôleurs aériens.

Evoquant les évolutions les plus récentes, **M. Charles Flocart** a estimé que la politique de franchise, de rachat ou de partage des codes engagée par les grands groupes tels qu'Air France aboutissait -souvent « sur le dos des passagers »- à une « remonopolisation rampante ».

Par ailleurs, la situation du marché domestique français se caractérise par une amorce de duopole composé d'une part d'Air France (dont on peut se demander si elle est une entreprise publique ou une entreprise privée ?) et le SAIR Group d'autre part.

S'agissant de la politique d'aménagement du territoire, **M. Charles Flocart** a appelé de ses vœux de nouveaux types de contrats avec les grands « pôles » aériens. Il a évoqué, à cet égard, les « FIATA » étrangers : en Grèce pour la desserte des îles grecques, en Grande-Bretagne pour la desserte des îles du nord de l'Ecosse, en Scandinavie pour la desserte du nord de la Finlande ou de la Norvège. **M. Charles Flocart** a relevé que les Britanniques avaient organisé en toute liberté une politique de soutien national à leur transport aérien régional.

**M. Jean-François Le Grand** a approuvé les déclarations de M. Charles Flocart selon lesquelles la desserte aérienne régionale se dégradait. Il a relevé que les plates-formes de Toulouse, de Nantes, de Nice, de Marseille et de Paris étaient désormais saturées.

Après avoir exprimé le souhait que le « troisième aéroport » soit construit en province, **M. Jean-François Le Grand** a appelé de ses vœux le développement en dehors de la région parisienne de plates-formes « millionnaires » en particulier à Lyon, Toulouse, Bordeaux et Nice.

**Audition de M. Henri Martre,  
ingénieur général de l'armement,  
auteur du rapport sur le fonds de péréquation  
des transports aériens  
- mardi 12 décembre 2000 -**

**M. Henri Martre** a d'abord rappelé qu'il avait été chargé par la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, ainsi que par le ministre de l'équipement, des transports et du logement, d'un rapport sur la mise en œuvre du fonds de péréquation des transports aériens. Ce rapport a été remis au mois de mai 1998.

**M. Henri Martre** a ensuite fait état des principales observations qu'il a rassemblées lors de ses investigations. Parmi celles-ci, il a relevé que de nombreuses entreprises de transport aérien avaient besoin de subventions pour subsister.

Nombre de ces compagnies ont créé leur propre hub (Clermont-Ferrand, Montpellier). Les plus petites d'entre elles (Proteus et Flandre Air) ont été les clients privilégiés du FPTA devenu le FIATA.

Ces constatations ont conduit **M. Henri Martre** à préconiser une plus grande souplesse des critères d'éligibilité au FIATA en faveur des plus petites compagnies s'agissant notamment du nombre de passagers et de la capacité des avions. En tout état de cause, a-t-il souligné, le trafic aérien financé par le FIATA ne représente qu'1 % environ du trafic domestique français.

En conséquence, **M. Henri Martre** s'est déclaré partisan du décloisonnement du fonds de péréquation et d'une plus grande liberté d'appréciation des membres du comité de gestion du fonds.

Puis, **M. Henri Martre** a constaté que le marché intérieur français était actuellement dominé par un duopole (Air France et SAIR Group) dont les intérêts ne vont pas forcément dans le sens de ceux des régions.

**M. Henri Martre** a aussi constaté que les petites compagnies de transport aérien avaient un besoin impérieux de s'adosser à un grand groupe (Air France pour Brit'Air, KLM pour Regional Airlines, et British Airways pour d'autres compagnies).

Autre constatation : la politique de rabattement des trafics par les groupes qui contrôlent les hubs principaux a incontestablement marginalisé les dessertes régionales.

Dans ce nouveau contexte, **M. Henri Martre** s'est interrogé sur ce que pourrait être le rôle du FIATA. Dès lors qu'Air France contrôle un nombre grandissant de lignes régionales, les autorités européennes vont-elle accepter, par exemple, que l'Etat français subventionne les lignes du groupe Air France ?

**M. Henri Martre** s'est néanmoins déclaré très favorable à la poursuite du désenclavement du territoire en considérant qu'il restait de la place pour des entreprises de transport aérien plus petites.

**M. Jean-François Le Grand** a évoqué les conditions de création d'un certain nombre de lignes régionales avant d'appeler de ses vœux une réforme du mode d'indemnisation du FIATA (deux options étant possibles : l'indemnisation forfaitaire ou l'indemnisation sur dépenses contrôlées).

Après une intervention du président **Jean François-Poncet**, **M. Henri Martre** a estimé que le mode d'indemnisation du FIATA pourrait comporter un ticket modérateur différencié selon qu'il a affaire à une petite entreprise régionale ou à un grand groupe aérien.

**M. Serge Godard** a jugé indispensable que le groupe Air France accepte de se « mettre autour de la table » pour débattre du problème de la desserte aérienne régionale en France.

En conclusion, **M. Jean François-Poncet** a critiqué ce qu'il a appelé le « malthusianisme français » dans le domaine du transport aérien régional.

**Audition de M. Bruno Matheux,  
directeur général adjoint de la gestion du groupe Air France  
et M. Daniel Meyrand, directeur de cabinet de M. Jean-Cyril Spinetta  
et directeur des relations extérieures du groupe Air France  
- mardi 12 décembre 2000 -**

**M. Jean François-Poncet** a tout d'abord déclaré que le trafic aérien régional avait enregistré, ces dernières années, une baisse sensible et estimé que le FIATA ne jouait pas le rôle que ses créateurs lui avaient assigné.

**M. Serge Godard** a mis l'accent sur l'importance des réseaux intérieurs de « ville à ville » organisés, ensuite, sous forme de hub, et le fait qu'en dépit des promesses d'Air France et des 200 millions de francs investis par les partenaires locaux, la qualité du hub de Clermont-Ferrand s'était singulièrement dégradée.

En réponse, **M. Bruno Matheux** a souligné que le transport aérien régional enregistrerait actuellement une progression annuelle de 10 % et constituait, en France, 7 % du transport aérien global. Il a ensuite noté l'intérêt des petites entreprises de transport aérien plus légères et plus flexibles que les grands groupes et qui permettent d'alimenter les hubs régionaux et nationaux tels que Lyon, Clermont-Ferrand ou Bordeaux.

**M. Bruno Matheux** a encore mis l'accent sur l'importance du maillage du territoire avant de relever que les compagnies régionales constituaient un outil offensif au niveau international (il a cité à cet égard les liaisons Allemagne-Italie du nord).

En sens inverse, at-il ajouté, les petites entreprises régionales ont besoin des « majors » qui les consolident à travers des accords d'affrètement (mise en commun de moyens tels que les appareils) et des accords commerciaux (exemple de l'accord de franchise entre Brit'Air et Air France) auxquels s'ajoute un appui global mettant en place des relations de cohérence (réseau, stratégie, politique commerciale, outils marketing, ...) et d'aide au financement afin de faciliter des investissements particulièrement lourds dans cette industrie.

Plus globalement, **M. Bruno Matheux** a estimé que les entreprises de transport aérien devaient, pour être viables, disposer d'une « taille raisonnable ».

Puis, il a indiqué que le groupe Air France avait constitué deux pôles régionaux autour de Brit'Air d'une part (avec les appareils de la famille

« Bombardier ») et Proteus-Flandre Air- Regional Airlines, d'autre part (avec la flotte des Embraer 145).

Il a noté que le réseau de Regional Airlines serait en franchise totale au 1<sup>er</sup> janvier 2001 et devrait fusionner avec celui d'Air France au 1<sup>er</sup> avril de la même année. Le regroupement des équipes (Regional Airlines + Proteus + Flandre Air + une entreprise irlandaise du nom de City Jet) devrait s'effectuer à Nantes à la fin du mois de septembre 2001.

**M. Bruno Matheux** a rappelé que les deux pôles régionaux d'Air France devraient produire un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 2,5 milliards de francs.

Tout en reconnaissant qu'un certain nombre de lignes avait enregistré un problème de régularité des vols dans la période récente, **M. Bruno Matheux** a indiqué que le taux de régularité, constaté en 2000, avait été de 95 % pour Proteus, Regional Airlines et Flandre Air.

Par ailleurs, a-t-il ajouté, le groupe Air France a engagé un plan d'action destiné à traiter les difficultés liées à la régularité des vols.

Il a reconnu que le marché aérien domestique connaissait des difficultés, le trafic d'ensemble sur les liaisons radiales ayant enregistré une réduction de 1,5 % depuis le mois d'avril 2000. Cette situation s'explique notamment par :

- la hausse du niveau du dollar ;
- la hausse des produits pétroliers ;
- la concurrence de plus en plus rude du TGV.

Après l'intervention de **M. Serge Godard** qui a fait valoir que les difficultés récemment constatées concernaient aussi les liaisons transversales, **M. Bruno Matheux** a relevé que beaucoup de lignes OSP (avec « obligations de service public ») concernaient des radiales dont beaucoup étaient aujourd'hui confrontées à d'importantes difficultés.

Après avoir rappelé que notre réseau comportait, outre Roissy-Charles de Gaulle, plusieurs grandes plates-formes de correspondances (Lyon, Clermont-Ferrand, Marseille et Bordeaux...), il a déclaré qu'il convenait d'organiser la complémentarité entre le hub de Lyon, « hub régional européen » ayant vocation à desservir les grandes capitales européennes, et la plate-forme de Clermont-Ferrand.

Soulignant que le développement de liaisons entre nos villes moyennes et les métropoles françaises et européennes constituait un des grands objectifs d'Air France, **M. Bruno Matheux** n'a pas caché que le

groupe devait procéder à des opérations de restructuration et de mise à niveau. Il a signalé que parmi les projets d'Air France figurait celui de relier Clermont-Ferrand à Annecy, Avignon, Tours, Bourges et Reims. Il a encore mis l'accent sur la vocation de la plate-forme de Bordeaux à servir de passerelle en direction de l'Espagne et de l'Afrique du Nord.

Puis, **M. Bruno Matheux** a mis l'accent sur l'important programme de rénovation de la flotte régionale. Au titre de Proteus, de Regional Airlines et de Flandres Air, un investissement de 4 milliards de francs a ainsi été effectué pour l'acquisition de 31 appareils de type nouveau.

Soulignant que l'effort financier était lourd, **M. Bruno Matheux** a relevé qu'il convenait, en conséquence, d'utiliser les nouveaux appareils **à bon escient**.

**M. Jean-François Le Grand** a mis l'accent sur le hiatus existant entre la logique d'entreprise et la logique d'aménagement du territoire en soulignant, par exemple, que le groupe Air France avait supprimé la moitié du trafic de la plate-forme du Havre.

En réponse, **M. Bruno Matheux** a déclaré que le groupe Air France était relié à un réseau mondial dans lequel il devait créer des « portes d'accès », notamment dans le cadre de l'alliance Sky Team avec le groupe américain Delta Airlines.

Soulignant que le développement des plates-formes principales favorisait en réalité l'aménagement du territoire, **M. Bruno Matheux** a estimé qu'Air France, contrairement à British Airways, avait fait le pari des petites liaisons dans un système de hubs principaux.

Puis, **M. Bruno Matheux** a souligné la rudesse de la concurrence du TGV (qui connaît une progression de 7 à 8 % par an) et surtout le futur choc du TGV Méditerranée appelé à remettre en cause les lignes aériennes Paris-Marseille, Paris-Avignon, Paris-Nice.

En réponse à **M. Jean-François Le Grand** qui a souhaité réintroduire dans le débat la problématique de l'aménagement du territoire, **M. Bruno Matheux** a signalé que les lignes qui avaient été fermées enregistraient de lourdes pertes. Néanmoins, si, depuis octobre 1999, le groupe Air France avait fermé quelques lignes, il avait, en revanche, ouvert 41 liaisons nouvelles entre des villes de province sous code Air France. Il a cependant indiqué que les marges de manoeuvre étaient réduites et **qu'aucun groupe aérien ne pouvait se permettre de perdre « des fortunes » sur quelques lignes lourdement déficitaires**.

**M. Jean François-Poncet** a fait observer que le trafic de la ligne Paris-Agen était passé en deux ans de 32.000 à 24.000 passagers. Il a regretté l'époque où la société Air-Littoral était chargée de la ligne avant d'observer

que l'arrivée de Flandre Air avait entraîné une première dégradation du service ; la situation, a-t-il ajouté, s'est ensuite aggravée avec la prise de contrôle par Air France de Proteus, lui-même acquéreur de Flandre Air.

**M. Jean-François Le Grand** s'est demandé s'il ne fallait pas réexaminer la gestion du FIATA.

**M. Louis Althapé** s'est inquiété de la logique tarifaire du groupe Air France en estimant que le coût des lignes transversales était dissuasif.

Après une nouvelle intervention de **M. Jean François-Poncet, M. Daniel Meyrand, directeur des relations extérieures du groupe Air France**, a déclaré que le dysfonctionnement constaté sur la ligne Paris-Agen avait surtout pour origine des problèmes de maintenance de la flotte. Il a ajouté que le groupe Air France procédait, pour une durée de quelques semaines voire de quelques mois, à une remise en ordre de cette maintenance.

**Audition de M. Jacques Sabourin,  
délégué général de l'Union des chambres  
de commerce et des gestionnaires d'aéroports (UCCEGA)  
- mardi 12 décembre 2000 -**

**M. Jacques Sabourin** a d'abord indiqué que l'UCCEGA représentait quelque 150 aéroports français. Il a ajouté que les gestionnaires des aéroports français avaient tenu leur assemblée générale à Paris le mercredi 15 novembre 2000. Il a évoqué le contenu du communiqué qui fut élaboré à cette occasion.

Parmi les nombreux sujets évoqués, les gestionnaires ont analysé l'évolution de l'organisation du transport aérien français.

Il ont constaté que la libéralisation du transport aérien, depuis l'accomplissement du marché unique de 1992, avait conduit à la création de dessertes nouvelles, du hub de Charles de Gaulle et des hubs régionaux ainsi qu'à l'introduction de compagnies à bas tarifs sur le réseau, les gestionnaires d'aéroports ayant investi lourdement à la demande des transporteurs aériens.

Ces initiatives ont abouti à un maillage aérien particulièrement puissant très utile aux acteurs économiques et qui participent au développement régional et à l'aménagement du territoire.

A l'occasion de la mise en place des programmes de la saison aéronautique d'hiver 2000/2001, le groupe Air France et SAIR Groupe, suite aux rachats successifs des compagnies régionales, ont commencé à restructurer leurs dessertes de la manière suivante :

- moins de fréquences sur les liaisons desservies par le SAIR Groupe telles que Paris/Toulon et Paris/Perpignan ;

- arrêt par le groupe Air France et ses compagnies rattachées de liaisons au départ de Limoges sur Clermont-Ferrand, de Clermont-Ferrand sur Munich, Düsseldorf, Pau, Toulon, Caen, soit 25 % de capacité en moins malgré une progression de 18 %, et surtout au départ de l'aéroport du Havre sur Birmingham, Amsterdam, Bruxelles, Nantes et Brest, soit une perte de 50 % d'activité ;

- changement d'aéroport parisien (exemple : vols de Nîmes sur Orly reportés sur Charles de Gaulle).

Tout en prenant acte de cette évolution, les gestionnaires d'aéroports :

- se sont inquiétés du manque d'offre de transport aérien que la France connaît aujourd'hui,

- ont déploré -sans contester la liberté de décision des deux groupes aériens- la remise en cause sans concertation et sans préavis des dessertes qui pénalisent certaines plates-formes à l'instar de celle du Havre ainsi que de grandes entreprises qui se développaient grâce à l'outil aéroportuaire et au maillage constitué ;

- ont déclaré ne plus vouloir subir, comme les passagers, la qualité de service déficiente, celle que connaissent en particulier les liaisons de service public exploitées par les compagnies des deux groupes aériens ;

- se sont interrogés enfin sur la véritable action des autorités de régulation du marché du transport aérien.

Puis, **M. Jacques Sabourin** a déclaré que son organisation avait toujours soutenu la libéralisation du transport aérien dès lors qu'elle s'accompagnait d'un maillage puissant du territoire avec notamment des hubs régionaux, tels que Clermont-Ferrand, Banyuls, Nice, Nantes, Le Havre, La Rochelle, Angoulême, Poitiers...

Il a cependant dénoncé les effets pervers d'un mouvement qui avait conduit en l'an 2000 à la naissance d'un duopole : Air France d'une part, et SAIR Groupe d'autre part, ce dernier contrôlant les sociétés AOM, Air-Liberté (lui-même racheteur de TAT) et Air Littoral.

Après avoir évoqué la précaire implication de British Airways sur le marché domestique français (rachat d'Air-Liberté), **M. Jacques Sabourin** a vivement dénoncé les récentes opérations de concentration ayant abouti à la suppression de nombreuses lignes (100.000 passagers/an en moins depuis 5 ans) et à la remise en cause de l'existence de 7 aéroports provinciaux.

Soulignant l'importance du hub régional en tant que vecteur de développement territorial, **M. Jacques Sabourin** a qualifié les récentes mesures prises sans concertation préalable par les grands groupes de « sabotage ». Il a notamment estimé qu'au niveau du groupe Air France il n'existait aucun dialogue. Désormais, a-t-il souligné, « il n'y a plus ni atomicité, ni transparence, ni concurrence, ni nouveaux entrants ; le marché est désormais figé et gelé ».

La régulation qui s'opère est une simple régulation par les coûts qui a incité, par exemple, le groupe Air France à mettre fin à 60 % des activités commerciales jusque là engagées sur notre territoire. A titre d'exemple, le président de l'UCCEGA a signalé que l'aéroport du Havre avait perdu 60 % de son activité depuis la mise en œuvre des récentes mesures de restructuration.

Ce qu'Air France a gagné, a-t-il relevé, c'est le territoire qui l'a perdu, en particulier en termes d'emploi local.

Très critique sur l'actuel dispositif d'aide publique, **M. Jacques Sabourin** s'est demandé qui pourrait désormais répondre aux appels d'offres faute d'intervenants. Il a dénoncé la dégradation de la qualité du service offert aux usagers avant de juger trop lourde la procédure des appels d'offres ainsi que les critères d'éligibilité tels que le seuil des 5.000 passagers/an.

**M. Jacques Sabourin** a appelé de ses vœux un mécanisme permettant le financement de lignes reliant des lignes régionales européennes. Il s'est encore demandé si les seuils étaient compatibles avec les objectifs d'aménagement du territoire.

**M. Jacques Sabourin** a enfin plaidé pour la participation de l'UCCEGA au comité de gestion du FIATA.

Après l'intervention du responsable de l'aéroport de Roanne, qui a souligné l'intérêt des liaisons locales, le président **Jean François-Poncet** a souligné que les « obligations de service public » avaient précisément pour vocation d'être mises en œuvre en faveur des lignes qui se heurtent à des problèmes de rentabilité. Le responsable de l'aéroport du Havre a fait valoir que les aéroports parisiens étaient difficiles d'accès et que le problème capital de la desserte de cette plate-forme expliquait le progrès de l'activité du hub concurrent d'Amsterdam (+22 % depuis le début 2000).

**Audition de M. Alexandre Couvelaire,  
ancien président du groupe AOM-Air Liberté-Air-Littoral  
- mercredi 28 mars 2001 -**

**M. Alexandre Couvelaire** a d'abord rappelé que le secteur aérien avait relevé de la souveraineté des Etats jusqu'en 1978, date à laquelle le Président Jimmy Carter décida le « Deregulation Act ».

Il a ajouté que la libéralisation du marché européen s'était effectuée en trois étapes : 1987, 1990 et 1993.

**M. Couvelaire** a souligné que l'industrie aérienne était une industrie lourde nécessitant d'importants investissements. Elle est désormais gérée « d'une manière intelligente » grâce au système « hubs and spokes ».

S'agissant du transport aérien régional, **M. Couvelaire** a relevé qu'il avait été progressivement monopolisé par quelques entreprises. Aujourd'hui, ce trafic intérieur concerne 1,6 milliard d'usagers et se répartit de la manière suivante : 40% pour les USA (dont le trafic intérieur reste extrêmement vigoureux), 30 % pour l'Europe, 20 % pour l'Asie Pacifique et 10 % pour le reste du monde.

Sur le marché américain, American Airlines (qui a récemment racheté TWA) et United Airlines contrôlent plus de 50 % du marché domestique américain.

Sur le marché domestique européen, dominant, dans l'ordre, Lufthansa, British Airways et Air France.

Ces majors se sont intégrés dans des systèmes d'alliances : « One World » pour American Airlines et British Airways, « Star Alliance » pour Lufthansa et United Airlines, enfin Sky team pour Delta et Air France.

A ces grandes alliances, qui contrôlent des deux tiers aux trois quarts du trafic mondial, viennent « s'arrimer » progressivement des partenaires asiatiques.

Evoquant l'évolution récente du trafic domestique français, **M. Couvelaire** a rappelé que les autorités françaises et européennes avaient accepté la vente d'UTA à Air France, au début de l'année 1990, à condition qu'il y ait redistribution des droits de trafic. Il a relevé que le trafic métropolitain français restait le plus important d'Europe.

Après avoir noté que le chiffre d'affaires du Sair Group provenait à hauteur de 45 % du trafic aérien et à 55 % d'autres métiers, **M. Couvelaire** a brossé l'historique des petites compagnies régionales françaises (fusion d'Air

Outre Mer et de Minerve, mise en place d'Air Littoral à Montpellier et à Nice, création d'Air Liberté, implication de British Airways puis du Sair Group).

Il a relevé que les compagnies AOM, Air Liberté, Air Littoral et TAT avaient contrôlé 30 % des créneaux horaires de la plate-forme d'Orly contre 50 % pour Air Inter et 20% pour les autres compagnies.

Il a ensuite évoqué les difficultés du Sair Group en relevant notamment les résultats catastrophiques de Sabena en Belgique et les pertes cumulées des entreprises françaises AOM, Air Littoral et Air Liberté en 2000 en raison notamment de la hausse du dollar et du fuel, de la chute des ventes et du « yield ».

Il a ensuite indiqué quelles étaient, à ses yeux, les possibilités de reprise : Air France pourrait ainsi être intéressé par les lignes d'Air Littoral sur Nice ; les lignes moyen et long courrier d'AOM et d'Air Liberté pourraient, quant à elles, intéresser un partenaire européen du secteur du tourisme. A cet égard, il a rappelé que les principaux acteurs européens du tourisme étaient : Resag (dix milliards de dollars d'euros), CNM (7,5 milliards d'euros), Reway (7,5 milliards d'euros) à comparer aux chiffres d'affaires de Nouvelles Frontières (1,5 milliards d'euros), du Club Méditerranée (1,5 milliards d'euros) et de Tram (400 millions d'euros).

**M. Couvelaire** a enfin estimé que le groupe Air France profiterait sans doute de la situation pour s'assurer le contrôle de la plate-forme d'Orly.

**M. Jean François-Poncet** a interrogé l'ancien Président d'AOM sur la chute de la fréquentation sur les petites lignes régionales ainsi que sur le monopole d'Air France sur lesdites lignes.

En réponse, **M. Couvelaire** a estimé qu'Air France avait été privilégié par le jeu des navettes et des créneaux horaires qu'il contrôlait. Sur Paris-Marseille par exemple, AOM ne pouvait aligner que dix fréquences contre vingt six fréquences pour Air France.

Dans ce contexte, **M. Couvelaire** a jugé que les trois compagnies AOM, Air Liberté et Air Littoral n'avaient pas disposé du temps nécessaire pour constituer un pôle aérien viable et qui aurait pu profiter des complémentarités de ces entités.

Interrogé par **M. Jean-François Le Grand**, rapporteur, sur la viabilité des compagnies « du troisième niveau » et par le Président **Jean François-Poncet** sur la stratégie régionale d'Air France, **M. Couvelaire** a rappelé que le groupe Air-France « perdait de l'argent » sur le réseau métropolitain mais « en gagnait » en revanche sur son réseau international à travers les grandes plates-formes. Il a ajouté que le « rabattage » des usagers sur ces plates-formes constituait, en conséquence, pour Air France, un objectif fondamental.

Il a encore noté l'importance du « yield management » qui permet la maximisation de la recette par la modulation des tarifs.

Après l'intervention de **M. Serge Godard** qui a insisté sur l'importance des lignes aériennes transversales en l'absence d'alternative ferroviaire, **M. Couvelaire** a souligné le coût important de l'exploitation des avions de petite taille et la difficulté de trouver des pilotes. Il a jugé, dans ces conditions, incontournable l'appui de partenaires puissants.

**M. Jacques Bellanger** a regretté que l'Europe soit absente du débat aérien régional. Il a jugé que, dans ce secteur, la concurrence avait été un échec majeur puisque débouchant sur des effets contraires aux intérêts des usagers et de l'aménagement du territoire. Dans ces conditions, il a appelé de ses vœux la création d'une compagnie aérienne spécifique chargée de l'aménagement du territoire.

Après l'intervention de **M. Couvelaire** qui a rappelé que l'ouverture du TGV Méditerranée devrait réduire le trafic aérien Paris-Marseille de 30% environ, **M. Charles Revet** a plaidé pour une vérité des prix qui fasse apparaître les coûts respectifs du kilomètre dans le domaine ferroviaire et aérien.

**M. Serge Godard** a indiqué qu'en tant que maire de Clermont-Ferrand, il avait constaté une dégradation de la situation du hub de sa ville lorsqu'Air France avait racheté Régional Air Lines. Il a estimé qu'Air France se révélait un transporteur de « piètre qualité » sur la courte distance.

Après l'intervention de **M. Couvelaire** qui a signalé que 90 % du marché régional américain était entre les mains des « majors de ce pays, **M. Jean-François Le Grand**, rapporteur, a estimé que la logique de la concurrence était contraire à celle de l'aménagement du territoire et que le FIATA, dans les conditions actuelles, ne jouait pas le rôle qui lui avait été assigné par ses concepteurs.

En conclusion, **M. Couvelaire** a souligné que pour perdurer, les petites compagnies régionales concurrentes d'Air France avaient besoin avant tout de « visibilité dans la durée ».

**Audition de M. Jean-Cyril Spinetta,  
président du groupe Air France  
- mercredi 28 mars 2001 -**

Après avoir souhaité la bienvenue au président du groupe Air France, **M. Jean François-Poncet**, président, a souligné le grand intérêt de la

commission pour la politique générale de cette entreprise, dans un environnement en pleine mutation. Il a ensuite fait état de l'inquiétude d'un grand nombre de collectivités territoriales, depuis un certain nombre de mois, face à la dégradation du service aérien régional qui desservait jusqu'à présent leur territoire. Ces lignes aériennes sont pourtant indispensables, car conditionnant les projets de développement territorial.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a tout d'abord décrit les principales caractéristiques du transport aérien, destiné à rendre un service à la fois aux entreprises, aux collectivités et aux particuliers. Il a relevé que ce mode de transport connaissait une très forte croissance, reflétant la vigueur de la demande, et jugé que cette croissance devrait se maintenir à un niveau élevé -entre 5 à 7 % par an- dans les dix ou quinze ans à venir.

Le président d'Air France a considéré que cette activité était particulièrement cyclique, rappelant les « années noires » de 1990 à 1994, durant lesquelles toutes les compagnies avaient enregistré de fortes pertes.

Il a fait observer que le métier de transporteur aérien exigeait de très lourds investissements, le ratio investissement sur chiffre d'affaires étant comparable à celui de l'automobile, de la chimie et de la sidérurgie. Ainsi Air France, a-t-il précisé, avait consacré l'an passé 11 milliards de francs à ses investissements, sur 67 milliards de francs de chiffre d'affaires. Il a indiqué que la rentabilité de ce métier était assez faible, le taux de retour sur les capitaux employés étant de l'ordre de 6% seulement. Il a, enfin, constaté que le secteur aérien n'avait pas connu la concentration à l'œuvre dans les autres secteurs, un grand nombre de compagnies existant toujours au niveau mondial.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a précisé que le groupe Air France avait réalisé pour l'exercice 2000-2001 un chiffre d'affaires de 80 milliards de francs, en croissance de presque 20 % par rapport à l'année précédente, soulignant toutefois que 4 milliards de francs de chiffre d'affaires étaient liés à l'intégration de compagnies rachetées. Il a indiqué qu'Air France avait trois activités principales :

– le transport de passagers, pour 60 milliards de francs de chiffre d'affaires ;

– le fret, activité pour laquelle Air France est le quatrième opérateur mondial, avec 10 milliards de francs de chiffre d'affaires ;

– les autres activités, pour un total de 10 milliards de francs, comprenant la maintenance, pour laquelle Air France a le deuxième rang mondial, et la restauration à bord.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a indiqué qu'Air France est la troisième compagnie mondiale pour le transport international de passagers, derrière British Airways et Lufthansa, les compagnies américaines étant davantage

centrées sur leur marché domestique. Toutefois, a-t-il observé, Air France est le deuxième européen, derrière British Airways, en matière de long courrier.

Soulignant le redressement spectaculaire d'Air France depuis la perte de 140 millions de francs enregistrée en 1996-1997, **M. Jean-Cyril Spinetta** a précisé que cette amélioration de la rentabilité était d'abord liée à la mise en place d'un nouveau programme de vols permettant d'optimiser l'utilisation des appareils. Il a indiqué qu'un quart des destinations long courrier avait été supprimé, mais que les fréquences avaient été densifiées, ce qui avait permis une croissance de 40 % malgré une fermeture du quart des lignes. Il a ensuite rappelé qu'Air France avait su mettre en place une plate forme de correspondance à Roissy-Charles de Gaulle pour ses vols moyen et long courrier, soulignant qu'aucune compagnie ne pouvait espérer survivre sans ce type d'organisation, comme le montraient les difficultés de British Airways, dont les activités sont fractionnées entre les deux aéroports londoniens.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a ensuite souligné qu'Air France avait mis en place une méthode de gestion de la recette (Yield management) permettant une optimisation constante. Parallèlement, l'outil de fidélisation « fréquence plus » mis en place en 1992 a eu des résultats positifs, puisqu'il compte désormais 3,5 millions d'adhérents. Il a enfin rappelé qu'Air France avait institué un système d'information efficace, sans lequel il aurait été impossible de personnaliser la relation avec le client.

Le président d'Air France a décrit la stratégie du groupe depuis 4 ans comme politique de « croissance rentable ». Faisant observer que le développement de l'aéroport Charles de Gaulle était un atout important pour l'entreprise, lui permettant de croître plus rapidement que le marché mondial, il a redit l'importance d'une plate-forme de correspondance efficace, compte tenu de la vivacité de la concurrence, soulignant à ce propos que les passagers étaient indifférents au lieu de leur correspondance (Francfort, Londres, Paris ou Amsterdam). Il a ensuite mis l'accent sur l'importance de l'organisation commerciale pour la rentabilité de la compagnie. Il a fait valoir que les taux de remplissage des avions d'Air France avaient augmenté et que les parts de marché de la compagnie s'étaient accrues par rapport à ses concurrents européens, l'écart d'offre entre British Airways et Air France se réduisant d'exercice en exercice.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a fait observer que le ratio d'endettement sur fonds propres du groupe avait décliné significativement, se situant désormais à 0,5, ce qui plaçait Air France au deuxième rang des compagnies européennes les moins endettées.

Le président d'Air France a également insisté sur les répercussions du choc pétrolier sur le résultat des compagnies. Il a ainsi chiffré à 6 milliards de francs l'accroissement des coûts du kérosène en deux ans, la facture totale

pour Air France s'élevant à 10,6 milliards de francs pour l'exercice 2000-2001.

Il a estimé que la compagnie devait continuer à maîtriser ses coûts, le plan de réduction engagé ayant permis 3 milliards de francs d'économie. Il a précisé qu'un nouveau plan « performance 2003 » serait mis en place, avec l'objectif de baisser de 5 % les coûts en trois ans.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a rappelé qu'Air France s'était engagé avec les compagnies Delta Airlines, AeroMexico, Korean Airlines et le Tchèque CSA dans une alliance commerciale dénommée « Skyteam ». Il a estimé que l'évolution des grandes alliances mondiales dépendrait largement des résultats du mouvement de concentration en cours aux Etats-Unis. Rappelant, en effet, que les autorités concurrentielles étaient actuellement saisies d'un projet de reprise d'USAir par United Airlines, il a estimé que si cette fusion avait lieu, d'autres concentrations suivraient, ne laissant subsister que trois acteurs majeurs sur le marché américain (Delta Airlines, United Airlines et American Airlines), chacun engagé dans une alliance. Il a jugé que ces concentrations ne manqueraient pas d'avoir des répercussions sur le marché européen.

Il s'est déclaré confiant dans les capacités de Skyteam à attirer des partenaires européens et asiatiques.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a indiqué que le ralentissement de la croissance économique américaine n'atteignait pas, pour l'instant, l'activité du groupe, mais qu'Air France suivait de très près ces évolutions. Il a estimé que la rentabilité de l'entreprise était encore insuffisante, même si elle se situait au deuxième rang en Europe, après Lufthansa. Il a déploré que l'Europe soit actuellement en train de construire un modèle de pénurie aéroportuaire, sous la pression des riverains, l'accès aux infrastructures aéroportuaires devenant de plus en plus difficile. Il a jugé cette évolution contradictoire avec le projet européen d'une liberté de circulation des biens et des personnes, et même avec le principe de liberté d'aller et venir. Il a par ailleurs estimé que les consommateurs souffriraient plus de cette situation que les compagnies, qui pourraient toujours, dans un contexte de pénurie, relever leurs tarifs, compte tenu de la vigueur de la demande, solution très éloignée de l'optimum économique et social.

Le président d'Air France s'est inquiété de la capacité de l'Europe à faire face aux préoccupations environnementales -qu'il a jugées au demeurant légitimes- pour répondre aux besoins de mobilité aérienne exprimés par les consommateurs.

**M. Jean François-Poncet**, président, s'est interrogé sur la capacité des alliances aériennes internationales à perdurer sans lien capitalistique et s'est demandé si, dans une telle perspective, le statut public d'Air France n'était pas un handicap. Il a souhaité savoir quels partenaires asiatiques

pourraient rejoindre Skyteam, soulignant la qualité des prestations de certaines de ces compagnies. Il a souhaité savoir dans quelle mesure les liaisons internationales pourraient se développer à partir de plates-formes régionales et si le renforcement de ces dernières constituait une alternative à la construction d'un troisième aéroport en région parisienne. Il a, enfin, fait constater la régularité déplorable de certaines liaisons entre Paris et des villes moyennes, et souhaité disposer d'un échéancier précis du renouvellement des flottes concernées pour restaurer la fiabilité du service.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a tout d'abord précisé que des règles particulières régissaient la participation des sociétés étrangères au capital des compagnies tant américaines qu'européennes. Ainsi, selon une loi fédérale américaine, une société étrangère, quel que soit le montant de sa participation au capital, ne peut détenir plus de 25 % des droits de vote d'une compagnie aérienne américaine, ce qui dissuade toute fusion transatlantique. Symétriquement, les compagnies européennes doivent être contrôlées à plus de 50 % par des capitaux d'origine européenne.

En ce qui concerne les rapprochements intra-européens, le président d'Air France a considéré que les fusions étaient possibles, mais gênées par la concession d'Etat à Etat des droits de trafic, qui ne sont que dans un deuxième temps concédés par les Etats aux compagnies. En effet, en cas de fusion, les entités fusionnées ne disposent pas de ces droits, dont le caractère national reste un obstacle au rapprochement. Une réflexion est en cours pour mandater la Commission pour réformer le système actuel, mais des oppositions fortes existent encore au sein de certains Etats membres.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a précisé que le statut public d'Air France n'était pas, dans ce contexte, une gêne à la conclusion d'alliances, ces dernières étant exclusivement commerciales.

Il a considéré que les alliances seraient toutefois amenées à se renforcer progressivement, ce qui n'excluait pas, à terme, une intégration plus poussée. Il a d'ailleurs rappelé que le néerlandais KLM avait publiquement fait part de sa volonté de fusionner avec une autre compagnie, même en position minoritaire, estimant ne pas disposer à lui tout seul de la taille critique. Le président d'Air France a indiqué que la consolidation des compagnies européennes aurait vraisemblablement lieu à moyen terme et jugé qu'Air France devrait alors en être partie prenante, ce qui poserait sans doute un jour la question de l'évolution du statut de la compagnie.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a rappelé que Skyteam disposait déjà d'un membre asiatique : Korean Airlines, compagnie aux vastes ambitions et bénéficiant à Séoul d'un aéroport conçu pour accueillir jusqu'à 125 millions de passagers en 2015 et recueillir ainsi des flux de trafic ne pouvant, faute d'infrastructures adaptées, s'écouler au Japon. Il a toutefois indiqué qu'un allié sud-est asiatique restait à trouver, qui pourrait vraisemblablement être

Thai Airlines, engagé aujourd'hui dans Star Alliance, ou son concurrent Singapore Airlines, membre de la même alliance.

Evoquant ensuite le transport aérien régional, **M. Jean-Cyril Spinetta** a déclaré qu'il constituait un élément clé de la stratégie des grands groupes aériens, sa croissance étant de l'ordre de 10 % par an, contre 6 à 7 % en moyenne pour l'ensemble du trafic aérien de voyageurs.

Il a ajouté que ce transport renforçait, en second lieu, les moyens propres des grands groupes aériens en permettant l'alimentation des plates-formes de correspondance.

En troisième lieu, **M. Jean-Cyril Spinetta** a estimé qu'en l'absence « d'alternative TGV », le transport aérien régional jouait un rôle essentiel pour le maillage du territoire.

Enfin, il a qualifié ce secteur « d'outil offensif » dans le cadre de la stratégie européenne des grands groupes.

Abordant ensuite la situation des compagnies aériennes régionales, le président du groupe Air France a jugé qu'elles devaient absolument « s'adosser » aux « majors » afin de faire jouer les complémentarités et les convergences d'intérêt. Cet adossement -a-t-il ajouté- assure une cohérence dans quatre domaines : la distribution des rôles, le réseau, la répartition de moyens et l'équilibre financier. Il permet aux compagnies régionales de faire face aux lourds besoins d'investissement et de bénéficier de la puissance commerciale et des outils marketing du groupe .

Soulignant que toutes les compagnies régionales du monde étaient entrées dans l'orbite des « majors », **M. Jean-Cyril Spinetta** a indiqué qu'en prenant le contrôle de Brit'Air, de Proteus, de Regional Airlines et de Flandr'Air, le groupe Air France était en charge de 55 % du transport aérien régional français. Il a noté que le sous-ensemble constitué par Regional Airlines, Proteus et Flandr'Air devrait occuper la troisième place en matière de transport régional européen, après Cross Air et Lufthansa City Line.

Après avoir relevé que les rapprochements capitalistiques entre Air France et les compagnies régionales dataient de moins d'un an, le président du groupe Air France a évoqué la situation des principaux « hubs » non parisiens. Il a souligné le succès du « hub » de Lyon -qui permet la connexion de 25 grandes villes françaises avec 25 grandes villes européennes-, mais indiqué que ce « hub » était aujourd'hui saturé à certaines heures. En revanche, le « hub » de Clermont Ferrand, qui a dû faire l'objet de mesures de « rationalisation », dispose de possibilités de développement. Adossé à Brit'Air et à la société Corse-Méditerranée, le « hub » de Marseille fonctionne, pour sa part, convenablement. Enfin, le groupe Air France envisage avec optimisme l'avenir du « rendez-vous ibérique » de Bordeaux.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a insisté, ensuite, sur le fait que le groupe Air France n'entendait pas réaffecter les créneaux horaires des dessertes moins rentables vers les dessertes les plus rentables. Il a reconnu qu'un certain nombre de petites lignes régionales, telles que la ligne Agen-Paris, avaient pâti, dans la période récente, d'une régularité « catastrophique », notamment du fait du mauvais état de la dizaine d'appareils utilisés sur la ligne.

A propos du Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA), le président du groupe Air France a appelé de ses vœux un assouplissement des critères d'éligibilité et souligné l'intérêt de la connexion des lignes « OSP » (avec « obligation de service public ») avec les « hubs » régionaux.

Sur la nécessité d'un troisième aéroport en région parisienne, **M. Jean-Cyril Spinetta** a rappelé que Roissy-Charles de Gaulle avait une capacité technique de 70 à 90 millions de passagers, qui serait vraisemblablement atteinte d'ici à 2015. Il a jugé que, faute d'une nouvelle infrastructure aéroportuaire, le trafic aérien, compte tenu de la demande, se développerait ailleurs qu'en France, situation dommageable pour l'économie, et l'emploi, mais aussi par rapport aux attentes de nos concitoyens en matière de déplacements aériens. Il a donc jugé indispensable la construction d'un nouvel aéroport, dont il a considéré qu'il serait mieux situé au nord-est qu'au sud du bassin parisien. Il a souhaité qu'il soit à une distance raisonnable de Paris, rappelant que les tentatives précédentes d'installation d'infrastructures aéroportuaires dans les zones peu denses et éloignées s'étaient toutes soldées par un échec.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a, par ailleurs, fait observer que sur la période récente, la très forte augmentation du trafic à Roissy-Charles de Gaulle s'était accompagnée d'un développement du trafic sur les plates-formes de province et qu'il n'y avait donc aucune incompatibilité entre la construction d'une nouvelle plate-forme et le renforcement des aéroports régionaux.

S'agissant du transport aérien régional, le président du groupe Air France s'est déclaré très favorable aux liaisons aériennes entre les grandes capitales internationales et les grandes métropoles régionales. Il a néanmoins constaté le faible taux de remplissage et les résultats décevants de la ligne Lyon-New York, du fait de la concurrence de l'aéroport de Paris et de ses huit allers-retours quotidiens Paris-New York sur le réseau Delta-Air France.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a estimé que les aéroports de province devaient nécessairement être reliés à d'excellentes plates-formes de correspondance.

**M. Jean-François Le Grand**, rapporteur du groupe de travail sur le « transport aérien régional », s'est demandé si la construction d'un nouvel aéroport parisien n'entraînerait pas un risque de fragmentation de la

plate-forme de correspondance établie par Air France à Roissy-Charles de Gaulle, soulignant que, seule, l'existence d'une liaison spécifique rapide entre le nouvel aéroport et Roissy permettrait de minimiser ce risque.

Reprenant les préoccupations exprimées par le président d'Air France en matière de restriction aux infrastructures aéroportuaires en Europe, il a demandé quelles recommandations faisait l'association des compagnies européennes, actuellement présidée par **M. Jean-Cyril Spinetta**.

Puis il a souhaité obtenir un document cartographique permettant d'avoir une vision globale de la desserte aérienne régionale par Air France et par les autres compagnies et d'identifier les territoires mal desservis.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a confirmé l'existence d'un risque de fragmentation de la plate-forme de correspondance d'Air France, prenant l'exemple de British Airways, écartelé à Londres entre Heathrow et Gatwick, et prévoyant d'ailleurs, compte tenu des difficultés engendrées par cette situation, de concentrer l'ensemble de ses vols sur Heathrow. Il est convenu que seule une liaison permettant d'aller d'un aéroport à l'autre en moins d'une demi-heure limiterait ce risque.

Le président d'Air France a souligné qu'en Europe, le principal problème était celui des capacités aéroportuaires, dont provenaient par exemple les difficultés actuelles de British Airways. Il a estimé que, seuls, les Pays-Bas étaient arrivés à maîtriser les aspects environnementaux tout en prévoyant un accroissement significatif des capacités de l'aéroport d'Amsterdam, qui, avec la construction d'une sixième piste, pourrait recevoir 80 millions de passagers en 2006.

Il a souligné le paradoxe entre une demande forte de transport aérien de la part des consommateurs et des politiques publiques assimilant de plus en plus cette activité au bruit et à la pollution, alors même que l'énergie sonore dégagée par les avions de nouvelle génération est très inférieure aux nuisances occasionnées par le transport aérien il y a dix ou vingt ans.

Le président d'Air France a estimé que les autorités françaises et européennes devaient affirmer plus clairement que le développement du transport aérien peut être concilié avec le respect de l'environnement. Il a souhaité la mise en place de schémas de développement aéroportuaire européens. Il a rappelé qu'une limitation du niveau global de bruit avait été imposée en 1997 à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et qu'elle était respectée, malgré le doublement du trafic.

**M. Jean-François Le Grand** a corroboré cette analyse et indiqué que l'organisation internationale de l'aviation civile travaillait actuellement à la définition d'une nouvelle catégorie d'avions (les avions du « chapitre IV ») encore moins bruyante. Il a dénoncé l'attitude parfois irresponsable de certains

élus locaux riverains des aéroports, persistant à autoriser des constructions qui soumettent les habitants aux nuisances sonores aériennes et conduisent à terme à une limitation du trafic de ces plates-formes.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a indiqué qu'aux Etats Unis, le nombre de riverains des aéroports était figé une fois pour toutes lors de la construction de l'infrastructure.

**M. François Gerbaud** s'est demandé si le groupe Air France envisageait d'assurer des lignes charter, avant de s'interroger sur le sort des avions A310. Il s'est enfin inquiété de la reprise des vols du Concorde.

**M. Jean Boyer** a relevé qu'une ligne aérienne sur cinq avait été supprimée dans le département de l'Isère. Il a déploré la suppression d'un des cinq vols desservant Paris au départ de l'aéroport de Grenoble, en rappelant les lourds investissements que cette infrastructure avait impliqués pour les collectivités territoriales.

Enfin, **M. Serge Godard** a souligné l'intérêt des liaisons aériennes entre villes et régions. Il a interrogé le président du groupe Air France sur les perspectives d'ouverture de nouvelles lignes aériennes régionales. Il a enfin déploré le niveau élevé des tarifs sur les lignes intérieures.

En réponse à ces questions, **M. Jean-Cyril Spinetta** a déclaré qu'Air France ne devrait plus assurer de vols charter, que les avions A310 avaient d'ores et déjà été vendus et que, pour ce qui concerne le groupe Air France, les vols du supersonique Concorde devraient sans doute pouvoir reprendre à l'automne, dès lors que le certificat de navigabilité lui serait rendu.

Le président du groupe Air France a, ensuite, souligné que la rude concurrence du TGV avait été à l'origine de la fermeture de l'aéroport de Grenoble. A cet égard, il a relevé que le TGV occupait 70 % du marché sur les trajets d'une durée comprise entre 2 heures et 3 heures et 95 % du marché sur les trajets d'une durée comprise entre 1 heure et 2 heures.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a, encore, indiqué que les tarifs intérieurs français étaient moins élevés que les tarifs européens en soulignant que le ferroviaire « tirait » ces tarifs à la baisse.

Au demeurant, le président du groupe Air France a relevé que pour le groupe Air France, comme pour la plupart des « majors », seul « l'international » permettait en réalité de dégager des bénéfices.

**M. André Ferrand**, après avoir souligné l'amélioration de la qualité de service à Air France, a déploré la saleté des abords de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, s'est interrogé sur le poids des rémunérations des personnels et sur leur impact sur la compétitivité de l'entreprise, et a souhaité

connaître la raison pour laquelle la desserte de la Lybie n'avait pas été réouverte.

**M. Jean-Cyril Spinetta** a indiqué que les pilotes les plus rémunérés au monde n'étaient pas français, mais américains, et qu'au sein des compagnies européennes, seules Lufthansa et British Airways arrivaient à mieux maîtriser le coût de leur personnel. Il a indiqué que l'écart de compétitivité entre Air France et Lufthansa s'était réduit. Il a rappelé les événements tragiques qui avaient marqué les vols sur la Lybie et sur l'Algérie et indiqué qu'ils avaient laissé des traces profondes dans la culture de l'entreprise.

**Depuis quelques années, on assiste à une incontestable dégradation du service aérien régional. Les lignes de desserte sont de moins en moins nombreuses et leur fonctionnement laisse de plus en plus à désirer. Chargé par la Constitution d'assurer la représentation des collectivités territoriales, le Sénat ne pouvait se désintéresser de cette situation.**

Un groupe de travail de sa Commission des Affaires économiques a donc tenté de porter un diagnostic sur cette détérioration, s'appuyant aussi sur les témoignages des conseils régionaux, des conseils généraux ainsi que des chambres de commerce et d'industrie souvent gestionnaires d'aéroports en province.

Il s'est agi de répondre à un certain nombre de questions :

- existe-t-il encore une concurrence sur notre marché domestique ?
- dans quelle mesure la réglementation européenne facilite-t-elle ou, au contraire, pénalise-t-elle l'existence d'un service aérien régional de qualité ?
- l'Etat et les collectivités publiques disposent-ils d'une marge de manœuvre pour maintenir ou développer la desserte aérienne des villes petites ou moyennes ?
- le fonds d'intervention mis en place en 1995 pour soutenir les lignes aériennes d'aménagement du territoire remplit-il le rôle que ses « concepteurs » lui avait assigné ?

Le groupe de travail a souhaité dégager des perspectives d'avenir.