

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p. 1
LE CONSTAT.....	p. 3
1 - La libéralisation maîtrisée des liaisons aériennes entre la Métropole et les Antilles/Guyane a amélioré fortement la qualité de celles-ci. Les perspectives pour le moyen terme sont bonnes.....	p. 4
1-1 L'explosion du trafic.....	p. 4
1-2 Cette situation favorable durera-t-elle?.....	p. 5
2 - Les compagnies aériennes locales de la zone Antilles/Guyane, ainsi que leurs partenaires publics, n'ont pas su, jusqu'à maintenant, créer les synergies attendues. Leur situation reste aujourd'hui précaire.....	p. 6
2-1 Air France, le "Réseau Régional Caraïbes Coordonné (RRCC) et les faillites d'Air Guadeloupe et d'Air Martinique.....	p. 7
2-2 La situation du transport aérien dans la zone Antilles/Guyane reste précaire.....	p. 8
2-2-Le trafic.....	p. 8
2-2-2 Les compagnies.....	p. 11
LES EVOLUTIONS A REALISER.....	p. 14
1 - Faire émerger, le plus rapidement possible, une compagnie aérienne régionale,	

mobilisant les énergies pour reconquérir les marchés locaux.....	p. 15
1-1 Le projet de compagnie aérienne régionale.....	p. 15
1-2 Les questions soulevées par ce projet.....	p. 17
2 - Etudier, de manière ponctuelle, certaines mesures propres à maintenir ou améliorer la qualité des dessertes.....	p. 21
3 - Mettre en place les mécanismes insitutionnels permettant d'assurer la réussite des politiques poursuivies.....	p. 23
CONCLUSION.....	p. 25
10RECOMMANDATIONS.....	p. 27
QUESTIONS PERIPHERIQUES à LA MISSION, MERITANT UNE ETUDE PARTICULIERE.....	p. 29
TABLEAUX.....	p. 32
PERSONNALITES RENCONTREES.....	p. 42
CARTES.....	p. 45

D'emblée, s'impose une évidence : les trois départements français d'Amérique ne peuvent se développer sans disposer de liaisons aériennes, et donc de compagnies aériennes, performantes.

Leur éloignement de la Métropole, leur caractère insulaire, leur isolement géographique dans un environnement économique concurrentiel voire la difficulté de leurs liaisons internes (cas de la Guyane) constituent autant de handicaps que seul l'avion peut aider à surmonter.

Le niveau global du trafic aérien de la zone Antilles - Guyane et sa croissance continue illustrent bien cette situation.

Les trois aéroports de Guadeloupe (Pointe à Pitre/Le Raizet), Martinique (Fort de France/Le Lamentin) et Guyane (Cayenne/Rochambeau) ont totalisé en 1995 un trafic passagers de 3 670 000 passagers, en augmentation de 6,7% par rapport à 1994 - ce qui les place très largement au dessus de la moyenne nationale (+ 1,07% de croissance pour l'ensemble des aéroports français en 1995).

Les deux seuls aéroports du Raizet et du Lamentin ont enregistré en 1995 un trafic de 1,7 million et de 1,6 million de passagers ce qui les porte respectivement en 1995 au 8ème rang et au 9ème rang national, toute de suite après Strasbourg mais avant Montpellier ou Nantes (cf tableau 1).

Les investissements réalisés sur ces trois plate-formes constituent un bon indicateur de cette croissance. C'est ainsi que les Chambres de Commerce de Guadeloupe et de Martinique viennent de mettre en service de nouvelles aérogares destinées à faire face à la croissance du trafic et la Guyane construit actuellement ses installations.

Le système aéroportuaire et de transport aérien de la zone Antilles - Guyane constitue donc un dispositif important de la grande Région des Caraïbes, incluant l'ensemble des îles françaises et étrangères, de Cayenne à Miami, sur 3 850 km.

C'est dans ce contexte que le présent rapport établit d'abord un diagnostic de la situation actuelle, concernant autant les liaisons avec la Métropole que les lignes aériennes et les compagnies locales.

Il suggère ensuite certaines évolutions propres à renforcer le potentiel du transport aérien de la zone Antilles - Guyane.

Si les conditions de desserte aérienne avec la Métropole sont aujourd'hui satisfaisantes, l'économie des lignes aériennes locales et la situation des compagnies concernées reste précaire.

1- La libéralisation maîtrisée des liaisons aériennes entre la Métropole et les Antilles/Guyane a amélioré fortement la qualité de celles-ci. Les perspectives pour le moyen terme sont bonnes.

1-1 Les premières mesures de libéralisation prises en 1986 par J. Douffiaques, ministre des transports du gouvernement de J. Chirac, confirmées et amplifiées en 1993 par la réglementation communautaire ("troisième paquet") ont provoqué une véritable explosion du trafic transatlantique long courrier. Le nombre de passagers a ainsi été multiplié par 2,6 en 10 ans, passant de 774 000 en 1986 à plus de 2,2 millions (prévision) en 1996 (Pour 1995 : Métropole-Guadeloupe : 955 000 passagers, Martinique : 897 000, Guyane : 159 000).

La concurrence est bien là puisque, sur les Antilles, quatre compagnies se partagent aujourd'hui le marché (Air France, Corsair, AOM et Air Liberté) alors que, sur la Guyane, seule Air Liberté n'est pas présente (cf tableau 2).

Les conséquences en sont :

- un abaissement drastique des prix.

Un exemple : la meilleure offre tarifaire de 1996 a été de 2 050 F (Corsair) soit l'équivalent de 13 centimes par kilomètre. La moyenne de prix se situe autour de 3 000/3 200 F AR, ce qui demeure très compétitif.

- une offre diversifiée en quantité et en qualité

Alors que l'ensemble des compagnies réalise entre 30 et 50 vols par semaine sur chaque destination (hors Guyane), toutes rivalisent entre elles pour offrir des services de bon niveau, notamment en classe "équivalent affaires" (Le Club sur Air France, Grand large sur Corsair, Opale sur AOM).

- ceci conduit à une démocratisation forte du transport aérien, permet un resserrement des liens avec la métropole et engendre une croissance significative du tourisme en provenance de métropole (+18% entre 1994 et 1995 aux Antilles), puissant facteur de développement économique.

Cette libéralisation n'allait pas de soi il y a dix ans. C'est la politique mise en place dans le cadre de la loi de programme du 31 décembre 1986 relative aux départements d'Outre Mer qui a évité le double écueil de la déréglementation "à tout va", facteur de déstabilisation des compagnies et le risque bureaucratique d'une gestion administrative de la concurrence. Le "cahier des dispositions communes pour la desserte aérienne des Antilles (et de la Réunion)", étendu à la Guyane en 1992, a ainsi constitué un bon instrument de travail, évolutif et souple.

A compter du 1er avril 1997, dans le nouveau cadre de la réglementation communautaire, il conviendra d'en reprendre les caractéristiques, sous la forme d'Obligations de Service Public (OSP) conformes au règlement communautaire 2408/92 (cf deuxième partie).

1-2 Cette situation favorable durera-t-elle ?

Depuis 10 ans, c'est bien la baisse continue des tarifs - en francs constants - qui a entraîné la progression - également continue - du trafic (taux moyen annuel de croissance de 12%). La question est de savoir si cette croissance continuera alors que les prix du transport ont atteint - selon toute vraisemblance - des planchers difficilement compressibles⁽¹⁾.

Nous n'avons pas eu connaissance d'études prospectives déterminantes sur cette question. Les experts s'accordent toutefois pour estimer que, à moyen terme, on peut tableer sur une croissance de 7 à 8%. Cette estimation semble raisonnable.

En effet :

1 - Le marché touristique, qui représente environ 70% du trafic sur les lignes Métropole-Antilles, conserve un bon potentiel de développement, sous la double influence de l'allongement et du fractionnement du temps des vacances et de l'apparition de nouvelles catégories de clientèle (troisième âge, écotouristes).

2 - Les Antilles s'inscrivent bien dans ce mouvement, concomittant à l'évolution de leur image : la destination Antilles est vécue comme de plus en plus accessible⁽²⁾. La Guyane, bien que possédant un réceptif hôtelier restreint, s'inscrit également dans cette tendance avec le développement possible d'un tourisme de type écologique.

3 - En dehors du marché français, un réservoir de clientèle touristique européenne existe-t-il ? Si, aujourd'hui, l'essentiel de la clientèle touristique est française (89% en Guadeloupe, 75% en Martinique pour 1995), la clientèle européenne (essentiellement suisse, allemande et italienne) pourrait se développer compte tenu des éléments suivants :

- La libéralisation complète du transport aérien européen, qui sera réalisée dans quelques mois (1er avril 1997), contribuera à ouvrir les Antilles sur l'Europe. Une nuance toutefois. Les vols directs Europe-Antilles sont déjà totalement libéralisés et aucun transporteur aérien européen (régulier) n'a demandé jusqu'ici l'autorisation d'en effectuer (mis à part une brève expérience d'un an d'Alitalia en 1989/1990 qui a tourné court).

- La stratégie commerciale de certaines compagnies desservant la zone Antilles-Guyane constitue un facteur favorable.

C'est ainsi que la stratégie d'Air France, fondée sur le hub de Roissy/Charles de Gaulle, permet de mettre à disposition de la clientèle des grandes villes européennes les 10/15 vols hebdomadaires de la compagnie sur la Guadeloupe ainsi que sur la Martinique et son vol quotidien sur la Guyane. Ceci constitue un atout précieux pour la pénétration de ces marchés.

On peut penser que Corsair, qui développe des lignes sans escale avec la province française (AéroLyon) attaquera aussi certains marchés européens en y positionnant des vols directs.

⁽¹⁾ Les experts estiment que - au coût actuel du transport aérien - le prix d'équilibre sur la relation Métropole-Antilles se situe aux environs de 2 500/2 700 F AR.

⁽²⁾ Enquête Sofres - Avril 1996. Office départemental du tourisme de la Guadeloupe.

- Enfin, la volonté des partenaires locaux, collectivités locales et offices de tourisme antillais et guyanais sera déterminante.

Cette volonté existe. La mise au point d'une stratégie de développement ciblée sur ces marchés, qui se traduit par la mise en place de budgets de promotion et la présence de plus en plus fréquente de ces collectivités dans les manifestations touristiques à l'étranger, en est le signe tangible.

Les perspectives de la desserte aérienne transatlantique paraissent donc bonnes.

Les partenaires économiques locaux, au premier rang desquels les compagnies aériennes locales, bénéficieront de cette croissance. Encore faut-il que celles-ci puissent y répondre dans de bonnes conditions. Ce qui, aujourd'hui, est loin d'être assuré.

2 - Les compagnies aériennes locales de la zone Antilles/Guyane, ainsi que leurs partenaires publics, n'ont pas su, jusqu'à maintenant, créer les synergies attendues. Leur situation reste aujourd'hui précaire.

1986-1996 : 10 ans pendant lesquels le trafic transatlantique aura presque triplé mais 10 ans au cours desquels le trafic local domestique et international a stagné voire régressé.

Il y a là toute une histoire, à rebondissements, dont il faut rappeler brièvement les grandes lignes.

2-1 Air France, le "Réseau Régional Caraïbes Coordonné" (RRCC) et les faillites d'Air Guadeloupe et d'Air Martinique

1985 : Air France règne sur le transport aérien aux Antilles et en Guyane. L'épine dorsale du trafic aérien local - la desserte dite "inter-îles" Pointe à Pitre/Fort de France - constitue le domaine réservé de la compagnie nationale. Par ailleurs, forte de son monopole sur les lignes avec la métropole, de son grand réseau régional de Cayenne à Miami, de son effectif local de 800 personnes, la compagnie est sûre d'elle.

Air France est d'ailleurs, à côté du Conseil général de la Guadeloupe, l'actionnaire de référence de la compagnie locale Sata/Air Guadeloupe (respectivement 46% et 45% du capital, l'Etat étant lui-même actionnaire à hauteur de 5%).

Air Martinique (alors "Compagnie antillaise d'affrètements aériens"), recréée en 1981, après une première faillite, par des actionnaires privés (dont Euralair) devient en 1985 - à l'instar d'Air Guadeloupe - Société d'économie mixte : le Conseil régional et le Conseil général de la Martinique y entrent ensemble à hauteur de 79% du capital.

Trois compagnies sur un marché très étroit, c'était trop.

C'est alors que sous l'impulsion, forte, et la volonté, continue, du directeur général de l'Aviation Civile (DGAC) sera progressivement mise en place ce que tous les partenaires attendent (ou redoutent) : une coordination organisée entre Air France et les deux compagnies antillaises qu'Air Guyane rejoindra rapidement. Sous le nom de "Réseau Régional Caraïbes Coordonné" (RRCC), une organisation commune des quatre compagnies va naître et prospérer. Limitée initialement aux

activités commerciales, le RRCC devait être étendu à l'équipement des compagnies. Les projets concernent : l'exploitation d'un B737 sur le réseau régional puis d'un B747 pour effectuer des liaisons transatlantiques - rêve que les acteurs martiniquais et guadeloupéens caressaient depuis longtemps.

Ambitions trop grandes ou désaccords persistants ? Le RRCC est rapidement abandonné et chaque partenaire n'a alors cessé que de se replier sur son territoire tout en conservant ses projets. C'est ainsi qu'Air Guadeloupe et Air Martinique eurent pour ambition d'assurer, ensemble, leur développement, sur le réseau local en B737 (exploitation Air Guadeloupe) et, sur les lignes reliant la Métropole, en DC10 (exploitation Air Martinique).

Le réseau local B737 ne vit jamais le jour, alors que les investissements nécessaires (équipement, personnel, formation) avaient été réalisés. Le réseau transatlantique fut effectivement exploité par Air Martinique, en coordination avec Air Guadeloupe, pendant un an (mai 1992-juillet 1993). Mais la conjonction des effets de la guerre du Golfe et la guerre tarifaire apparaissant sur les liaisons avec la Métropole mirent fin à l'expérience.

Les deux compagnies ne purent résister à cette épreuve et furent mises, quasiment en même temps, en liquidation judiciaire : Air Guadeloupe en février 1993 (Perte 1992 de 49,6 MF pour un chiffre d'affaires de 231,8 MF) et Air Martinique en juin de la même année (après une perte 1992 de 91 MF pour un chiffre d'affaires de 277 MF).

La compagnie Air Guyane avait été plus prudente. Elle avait arrêté à temps son projet d'acquisition d'un B737 qu'elle avait envisagé en liaison avec la compagnie UTA. Elle n'a en tout cas pas subi le même sort que les deux compagnies antillaises.

C'est dans ces conditions que sont respectivement nées en octobre 1993 et en août 1994 :

- La Société nouvelle Air Martinique⁽³⁾, au capital de laquelle sont présents, à côté d'un groupe d'actionnaires privés largement majoritaire (67%), le Conseil régional et le Conseil général qui possèdent chacun 13,2% du capital au travers d'une société d'économie mixte.
- La Société nouvelle Air Guadeloupe⁽³⁾ reprise par un groupe d'actionnaires privés avec comme actionnaire de référence non plus le Conseil général, qui a souhaité se désengager, mais, au travers d'une société d'économie mixte qui détient 49% du capital, le Conseil régional, fortement motivé par sa Présidente. A noter qu'Air France s'est totalement désengagée de la compagnie.

Ainsi, l'échec de l'aventure transatlantique, l'abandon de la coordination entre les compagnies locales, les faillites successives d'Air Martinique et d'Air Guadeloupe, l'engagement puis le désengagement ponctuel de certaines collectivités locales ont laissé un goût amer à tous les acteurs du transport aérien.

Les politiques ont été celles du "coup par coup" sans aucune vue d'ensemble.

Ceci a laissé des traces qui expliquent la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui le transport aérien de la zone.

2-2 La situation du transport aérien dans la zone Antilles/Guyane reste précaire.

⁽³⁾ Dans la suite du rapport, les deux compagnies seront, pour simplifier, désignées par leur seule appellation commerciale : Air Martinique et Air Guadeloupe.

2-2-1 Le trafic

Effectué aujourd'hui par sept compagnies régulières françaises de la région⁽⁴⁾ (cf tableau 5) et par plusieurs compagnies étrangères (dont les principales sont : Liat et American Eagle), ce trafic, comme on l'a vu, stagne voire régresse. Les situations sont toutefois diverses selon les destinations.

a) Les lignes "domestiques" (cf tableau 3)

Exploitées exclusivement par les compagnies locales françaises, onze lignes représentent, avec 535 000 passagers transportés en 1995, un peu plus de la moitié du trafic de la zone.

- La ligne Pointe à Pitre/Fort de France-Cayenne (1 804 km)

Le trafic (81 000 passagers en 1995) stagne depuis plusieurs années avec des prix demeurant à un niveau élevé - supérieurs aux prix du transatlantique - (3030 F plein tarif Air France) et une offre qui n'a que peu évolué.

La desserte de base (1 vol par jour) est assurée par Air France au moyen d'un Boeing 737-300 de 141 sièges. En 1996, Air Guadeloupe a débuté une exploitation en ATR72 mais dans des conditions de confort nettement moins bonnes. Seule, marginalement, la compagnie Corsair dessert la ligne, à des prix significativement moins élevés (1 492 F), en B747, mais avec une fréquence très faible (un vol par semaine).

- La liaison inter-îles Pointe à Pitre-Fort de France (195 km). Elle a longtemps constitué l'épine dorsale du transport aérien local mais subit aujourd'hui de plein fouet la concurrence maritime.

En 5 ans, depuis 1991, année au cours de laquelle des bateaux rapides (liaison en 3 heures) ont été mis en exploitation, le trafic aérien a diminué de 25% passant de 315 000 passagers en 1991 à 236 000 en 1995. Air Guadeloupe y a consolidé sa position, sa part de trafic étant de 46% en 1995 (contre 42% à Air Martinique et 11% à Air France).

La concurrence par les tarifs a joué à plein puisque, pour un prix bateau AR de 495 F en octobre 1996, le prix avion plein tarif est de 1098 F, soit une différence de 1 à plus de 2. Aucune des trois compagnies exploitantes n'a pu rivaliser avec ces tarifs très promotionnels.

- Les liaisons proches Fort de France/Pointe à Pitre/St Barthélémy et St Martin (2aéroports) (respectivement 229 km et 260 km - 147 000 passagers en 1995) ont enregistré des évolutions cahotiques dues à la situation des compagnies desservant ces destinations. Point notable : le trafic est en accroissement sur St Martin.

Soulignons qu'Air Caraïbes Exploitation est en concurrence avec Air Guadeloupe sur St Martin (partie française) et St Barthélémy⁽⁵⁾.

- Les liaisons guadeloupéennes de proximité (Les Saintes, Marie-Galante) ont représenté en 1995 un trafic de 29 000 passagers (En 5 ans, le trafic sur Marie-Galante a diminué de moitié compte tenu de la concurrence maritime).

- Enfin, le trafic interne au département de la Guyane a atteint, en 1995, 42000 passagers.

⁽⁴⁾Air France, Air Guadeloupe, Air Martinique, Air Guyane, Air St Martin, Air St Barthélémy, Air Caraïbes Exploitation.

⁽⁵⁾ Le trafic sur St Martin/Juliana, bien qu'étant de droit international, est considéré ici comme domestique, parce qu'il apporte, de fait, une capacité supplémentaire à St Martin/Grand-Case.

b) Les liaisons internationales

Le trafic international s'est élevé en 1995 à 382 000 passagers, distribué en 13 lignes supérieures à 10 000 passagers (si l'on exclut les liaisons avec la partie hollandaise de St Martin).

Les principales caractéristiques de ces liaisons sont :

- l'étroitesse du marché,
- la forte concurrence internationale sur la plupart de celles-ci, avec une part française inférieure à 20% sur la moitié des lignes. Les deux compagnies étrangères concurrentes sont :

- * la Liat (compagnie intergouvernementale détenue par 11 petits Etats de la zone) qui dessert la plupart des lignes à faible trafic et de courte distance.

- * American Eagle (filiale d'American Airlines) sur les liaisons avec les Etats-Unis (Miami et Porto Rico).

* Les dessertes internationales proches (inférieures à 300 km) sont effectuées essentiellement par Air Martinique pour les liaisons du Sud de la Martinique. Fort de France-Ste Lucie en représente l'essentiel avec 55 000 passagers dont 40% transportés par Air Martinique.

* Les dessertes internationales régionales (supérieures à 300 km) sont situées au Nord de la Guadeloupe. Les lignes avec Porto Rico (USA) et, subsidiairement, Port au Prince (Haïti) sont les plus significatives (respectivement 85 000 et 15 500 passagers en 1995). Les dessertes internationales régulières avec le continent américain (Miami et Caracas) viennent compléter ce panorama.

Pour les compagnies françaises, Air France est le principal opérateur sur ces lignes, au moyen du Boeing 737-300. Air Guadeloupe débute une exploitation depuis mars 1996 sur les lignes du Nord. Le trafic ethnique et/ou d'immigration connaît un fort développement avec Porto-Rico et Haïti (+12% en 1994 sur ces deux destinations).

* Enfin, en Guyane, les liaisons internationales locales ont enregistré un trafic de 42000 passagers en 1995.

Aujourd'hui (automne 1996) et après les nombreux projets et réalisations imaginés ou abandonnés (Air France-AOM), les trois lignes internationales reliant la Guyane aux villes les plus proches des deux pays riverains (Brésil : Belem et Macapa - Surinam : Paramaribo) sont effectuées par la seule compagnie Surinam Airways, compagnie nationale du Surinam.

On peut ici s'étonner d'une telle situation dans laquelle le pavillon français est totalement absent, alors qu'un trafic se développe et que la qualité de service offerte par la compagnie d'Etat Surinam Airways est extrêmement médiocre : annulation de vols, horaires fantaisistes (le vol de Surinam Airways en provenance de Paramaribo arrive à 1H30 du matin et repart à 2h45 pour Macapa !).

2-2-2 Les compagnies

- Au 31 octobre 1996, les compagnies aériennes françaises de la zone étaient au nombre de 18 (cf tableau 5). Parmi celles-ci, 7 compagnies effectuent du transport aérien régulier. Air

France/Régional⁽⁶⁾, Air Guadeloupe, Air Martinique, Air Guyane, Air St Martin, Air Caraïbes, Air St Barthélémy (cf tableaux 6 à 9 les fiches d'identité de ces compagnies).

L'ensemble des transporteurs ont réalisé en 1995 un chiffre d'affaires de 450 MF, transporté 650 000 passagers et employé 450 personnes.

- Quatre opérateurs majeurs effectuent l'essentiel de l'activité : Air France/Régional, Air Guadeloupe, Air Martinique et Air Guyane qui transportent plus de 90% des passagers. En dehors de ces quatre transporteurs, seul Air Caraïbes Exploitation a une activité de transport aérien régulière, en concurrence avec Air Guadeloupe sur St Martin (partie française) et St Barthélémy.

- Les caractéristiques principales de ces sociétés sont les suivantes :

* Des partenaires publics sont largement présents dans le capital de la plupart d'entre elles :

- l'Etat dans le cas d'Air France;
- les collectivités locales (cf plus haut) pour Air Guadeloupe et Air Martinique;
- une entreprise publique pour Air Caraïbes dont l'actionnaire quasi unique est le CDR/Crédit Lyonnais;
- une entreprise à capitaux mixtes pour Air St Barthélémy dont Air Guadeloupe détient 65% du capital.

* Leur équipement est souvent comparable.

En dehors d'Air France/Régional qui est la seule compagnie à exploiter un jet (B737), les flottes des compagnies de la zone se répartissent principalement en trois types d'avions :

- 50 places et plus exploités par Air Martinique (ATR42) et Air Guadeloupe (ATR42 et ATR72).
- 19 places du type Dornier 228 et Twin Otter.
- inférieur à 12 places (Cessna) pour les transports de courte distance à petit trafic.

* Leur situation financière était en 1995 diverse mais toujours précaire :

- Air Martinique connaît aujourd'hui une situation financière extrêmement difficile (pertes en 1995 de 20,7 MF pour un chiffre d'affaires de 73,5 MF, en baisse de 18% par rapport au chiffre d'affaires de 1994, 89,7 MF).

- Air Guadeloupe annonce en 1995 un léger bénéfice d'exploitation (1,7 MF pour un chiffre d'affaires de 148 MF) mais un résultat net négatif⁽⁷⁾. La compagnie projette toutefois des résultats positifs en 1996 et 1997.

Il en est de même d'Air Caraïbes Exploitation (-2 MF pour 1995).

- Air France/Régional est, avec un chiffre d'affaires 1995 de 160 MF, à peu près en équilibre.

- Air Guyane, Air St Martin, Air St Barthélémy, sont également à peu près équilibrées.

⁽⁶⁾ Le qualificatif de "Régional" a été ajouté au nom "Air France" par les auteurs du rapport, par commodité de langage, pour distinguer ce réseau régional du réseau transatlantique Métropole/Antilles-Guyane.

⁽⁷⁾ La situation financière d'Air Guadeloupe est toutefois hypothéquée par un arriéré de dettes, concernant en particulier la Chambre de Commerce et d'Industrie (6,5 MF). La compagnie conteste ce montant.

- Deux pôles émergent de cet ensemble hétéroclite :

1- En Guadeloupe, la compagnie Air Guadeloupe (à laquelle il convient d'associer Air St Martin et Air St Barthélémy - cf tableau 7).

La compagnie est fortement soutenue par le Conseil régional et sa Présidente et constitue un partenaire actif de la nouvelle compagnie Air Guadeloupe . Les 49% que la société d'économie mixte détient dans le capital constituent la traduction - forte - de cette volonté politique affirmée.

L'ambition déclarée des actionnaires (Conseil régional et actionnaires privés) est bien de faire d'Air Guadeloupe le premier pôle de transport aérien local - seul ou dans le cadre d'une structure régionale plus large (cf deuxième partie).

2 - Sur l'ensemble de la zone, Air France/Régional qui affirme des ambitions de développement local.

Air France/Régional constitue aujourd'hui la première compagnie de la zone par le chiffre d'affaires. En outre, c'est la seule à exploiter un jet, ce qui lui confère un atout majeur. Enfin, elle est compagnie nationale, ce qui lui donne une image de marque forte.

Et Air France/Régional a des projets :

- sur le réseau local, augmenter ses fréquences sur les lignes déjà exploitées et élargir son réseau (desserte de Cuba, notamment).

- sur le moyen courrier, débiter (en période touristique d'hiver), via sa filiale Air Charter, une exploitation en Airbus A320 des destinations touristiques canadiennes voire d'Amérique du Sud.

Celles-ci se résument ainsi :

- 1) Faire émerger, le plus rapidement possible, une compagnie aérienne régionale, mobilisant les énergies pour reconquérir les marchés locaux.
- 2) Etudier, de manière ponctuelle, certaines mesures propres à maintenir ou améliorer la qualité des dessertes.
- 3) Mettre en place les mécanismes institutionnels permettant d'assurer la réussite de cette politique.

1 - Faire émerger, le plus rapidement possible, une compagnie aérienne régionale, mobilisant les énergies pour reconquérir les marchés locaux.

1-1 Le projet de compagnie aérienne régionale

a) Les principaux acteurs du transport aérien de la zone (élus, collectivités locales, groupes privés) se disent aujourd'hui convaincus de la nécessité d'un tel regroupement.

Et, en effet :

- 1) Aucune des compagnies locales actuelles n'a atteint la taille critique qui lui permette d'être compétitive sur son marché.
Sans pouvoir évaluer avec précision cette taille, les experts s'accordent à reconnaître qu'un chiffre d'affaires d'au moins 300 MF est le niveau souhaitable. C'est un peu plus que le chiffre d'affaires cumulé réalisé en 1995 par Air Guadeloupe et Air Martinique réunies.
- 2) L'équipement et les activités respectives des compagnies locales sont comparables et complémentaires :

- Les principales compagnies de la zone (en dehors du cas particulier d'Air France) sont équipées de flottes comparables : Cessna de moins de 12 places, Twin Otter et Dornier 228 de 19 places, enfin ATR42 et 72 de 50 places et plus.

- Dans le cas particulier d'Air Guadeloupe et d'Air Martinique, ces deux compagnies exploitent également des réseaux complémentaires:

* Inter-îles "Pointe à Pitre-Fort de France" où les deux compagnies effectuent 90% du trafic et où leur complémentarité se manifeste par des accords commerciaux spécifiques à cette ligne (tarifs-horaires).

* International où coexistent le réseau d'Air Martinique desservant les îles situées au Sud de l'île et le réseau d'Air Guadeloupe situé au Nord de l'île (St Martin, Porto-Rico, Haïti, St Domingue).

3) Un regroupement de compagnies devrait aboutir à des gains de productivité, permettant à la nouvelle compagnie régionale d'abaisser ses coûts et donc ses prix pour reconquérir les parts de marché perdues :

- sur la concurrence maritime pour les liaisons de proximité.

- sur la concurrence étrangère pour les liaisons internationales de la zone.

b) Après de nombreuses tergiversations, les partenaires locaux, guadeloupéens et martiniquais, se disent prêts à un accord.

L'histoire récente du transport aérien dans la zone Antilles/Guyane est, comme nous l'avons vu, celle d'accords souvent déçus et d'occasions toujours perdues.

Aujourd'hui, il semble en aller autrement.

* C'est ainsi que les six Présidents des exécutifs des collectivités de Guadeloupe, de Martinique et de Guyane ont signé à Fort de France le 3 avril 1996 une déclaration commune par laquelle ils "s'accordent sur la nécessité pour toutes les collectivités Antillo-Guyanaises, de mettre en commun leurs efforts pour oeuvrer à la création d'une compagnie aérienne régionale", étant entendu, est-il précisé dans le texte, que "les dirigeants des sociétés aériennes actuelles devront exprimer leur avis sur cette question".

* Deux mois auparavant, le 30 janvier 1996, les dirigeants d'Air Guadeloupe et d'Air Martinique avaient précisément signé un accord par lequel ils décidaient de "tout mettre en oeuvre pour assurer le regroupement de l'activité aéronautique de leurs compagnies au sein d'une nouvelle société qui sera créée à cet effet".

C'est dire que le mouvement a été bien enclenché, depuis le début de l'année 1996, du moins entre Air Guadeloupe et Air Martinique. Pour l'instant, Air Guyane reste en marge de cette initiative.

* En outre, les collectivités locales martiniquaises (Région et Département) viennent de prendre l'initiative d'apporter une aide financière de 30 MF à Air Martinique en vue précisément de la mise en place d'une structure commune avec Air Guadeloupe. Conseil régional et Conseil général ont semblé-t-il mis en route les procédures nécessaires afin que cette aide soit votée dans les plus brefs délais.

* Enfin, le Conseil régional de Guadeloupe, sous l'autorité de sa Présidente, apporte également un fort soutien au projet.

Ainsi, les conditions semblent aujourd'hui réunies pour la mise en place d'une "structure commune" aux deux compagnies. Une date a même été avancée : 1er janvier 1997 - ce qui représente un délai très court.

1-2 Les questions soulevées par ce projet

a) Les contours de la nouvelle société

Aujourd'hui, seuls Air Guadeloupe et Air Martinique envisagent de se rapprocher. Ceci écarte, de facto, Air France, Air Guyane et... les autres (dont Air Caraïbes, qui a une taille sensiblement identique à celle d'Air Guyane).

Ce regroupement de format minimum est, bien sûr, le plus naturel puisqu'il concerne deux compagnies géographiquement proches, exploitant des réseaux fortement complémentaires et de taille sensiblement comparable. Toutefois se pose la question de l'entrée d'Air Guyane et d'Air France dans cette nouvelle entité.

* La compagnie Air Guyane devrait-elle être une des composantes de ce regroupement?

La déclaration des Présidents des exécutifs régionaux du 3 avril 1996 pourrait le laisser croire. Une nuance notable toutefois est à souligner. Alors que les collectivités de Martinique et de Guadeloupe participeront au capital des compagnies de leur département, ni le Conseil régional ni le Conseil général de Guyane ne sont actionnaires de la compagnie Air Guyane, qui demeure une société strictement privée.

En fait, l'entrée d'Air Guyane dans une structure commune paraît prématurée pour l'instant :

- parce que les marchés des compagnies et les tailles de celles-ci sont trop dissemblables pour pouvoir créer rapidement des synergies communes.
- parce qu'il est, sans doute, préférable qu'Air Guyane puisse d'abord se positionner durablement sur son propre marché de proximité (Surinam-Brésil).
- enfin et surtout parce que ce n'est pas la volonté des dirigeants de la compagnie qui excluent aujourd'hui une telle évolution.

Ceci étant, il est naturel qu'Air Guyane puisse, le moment venu, avoir sa place dans la compagnie régionale, notamment pour développer le trafic Cayenne/Antilles - qui pourra constituer un élément important du développement de la nouvelle compagnie régionale.

* Air France

Comme on l'a vu, la compagnie nationale, longtemps associée au devenir d'Air Guadeloupe, n'a pas souhaité poursuivre son partenariat avec cette société après la mise en liquidation judiciaire de celle-ci en 1993.

Air France a toutefois maintenu une présence sur le réseau régional, avec un B737 basé localement et assurant l'exploitation de quelques lignes régionales, notamment vers les îles du Nord et vers le

Continent américain (Caracas à l'Ouest⁽⁸⁾, Haïti-Porto Rico-Miami au Nord). Cette situation hybride entre un désengagement total de la compagnie et une présence renforcée ne durera probablement pas et la compagnie devra, à terme, faire un choix.

Pour l'instant, la participation institutionnelle ou financière d'Air France à la nouvelle entité régionale ne semble pas s'imposer :

- au plan technique, l'exploitation "jet" se différencie par nature de l'exploitation "hélices" ou "turbopropulseur". L'homogénéité de la flotte de la nouvelle entité, facteur de productivité, en souffrirait.
- le réseau actuel des compagnies locales, formé, sauf exception, de lignes courtes à faible trafic, n'est pas dans le fonds de commerce habituel d'Air France. Il n'est donc pas certain que l'entrée de la compagnie nationale dans la structure commune apporte, à cet égard, une valeur ajoutée déterminante.
- au plan psychologique enfin et surtout, les partenaires locaux ne sont pas tous prêts à accepter dès maintenant une association institutionnelle avec Air France.

Toute autre, bien sûr, est la question de "l'adossement" éventuel - de la nouvelle entité à une grande compagnie transatlantique - qui pourrait, dans ce cas, être Air France (question qui est examinée plus loin).

L'éventualité de l'entrée d'Air Caraïbes, qui exploite une flotte comparable à celle d'Air Guadeloupe, mérite d'être signalée. La politique assignée au CDR/Crédit Lyonnais (vente des actifs) ne correspond toutefois pas, à court terme, avec le schéma, de compagnie régionale.

b) L'organisation de la nouvelle entité

Quelques principes simples devront guider la mise en place de cette "structure commune" :

- 1) Dans un premier temps au moins, la nouvelle entité devra coexister avec les actuelles compagnies Air Guadeloupe et Air Martinique.

Si, au plan de la technique juridique, toutes les hypothèses (fusion, fusion/absorption ou autre) sont envisageables, la culture des entreprises concernées comme la farouche autonomie dont leurs dirigeants ont toujours fait preuve plaident en faveur de coordinations simples.

C'est pourquoi un glissement progressif des activités communes dans une structure autonome est particulièrement souhaitable. Cette appellation de "structure" - qualificatif à la fois technique et quelque peu flou - est, à cet égard, à recommander.

- 2) La constitution de cette "structure commune" constituera l'occasion d'identifier, voire d'isoler, les différents types d'activité transport aérien des entreprises, qui pourraient devenir autant de "centres de résultats".

Cette distinction, qui pourrait s'effectuer par type de ligne ou par type d'appareil, permettrait à la fois :

⁽⁸⁾ En fait, par affrètement d'un ATR à Air Guadeloupe.

- une meilleure gestion de l'entreprise
- la possibilité pour celle-ci, en isolant ses résultats de manière claire, d'affecter les résultats par appareil ou par ligne ou groupe de lignes, ce qui serait particulièrement intéressant pour celles des lignes qui ont un caractère marqué de service public.

3) La "structure commune", malgré son appellation, devrait bien sûr constituer une entreprise de transport aérien à part entière, ce qui signifie :

- disposer d'un certificat de transporteur aérien propre.
- disposer d'une licence d'exploitation propre, avec les droits de trafic correspondant sur l'international (les liaisons domestiques étant aujourd'hui libéralisées).

Il conviendrait que, dans l'attribution des droits internationaux, non libéralisés pour l'instant, le Gouvernement tienne compte de la nécessité de maintenir une certaine concurrence entre compagnies françaises tout en préservant le développement de la nouvelle entité.

L'ensemble de ces droits seraient de toute façon transférés des actuelles sociétés Air Guadeloupe et Air Martinique vers la structure commune (Ceci suppose, bien évidemment, qu'Air Martinique abandonne sa demande, déposée en septembre 1995, de desserte des lignes internationales du Nord, en concurrence avec Air Guadeloupe).

c) Le financement de cette nouvelle entité

C'est la question centrale.

Ceci ne tient pas tant au fait que la création de la nouvelle entité engendrerait des surcoûts liés à sa création (qui seraient marginaux), mais parce qu'un des deux partenaires - Air Martinique - est dans une situation financière proche de la faillite : un déficit cumulé de 30 MF⁽⁹⁾ sur 1994 et 1995 (avec une perte en 1995 de -23,5 MF) et un chiffre d'affaires de 1995 en baisse (diminution de 18% entre 1994 et 1995).

Cette situation nécessite un fort assainissement : une recapitalisation d'Air Martinique ou, du moins, une injection d'argent frais à hauteur de 30 MF avant l'opération de regroupement avec Air Guadeloupe⁽¹⁰⁾. Dans cette perspective, **l'effort devrait être réparti équitablement entre actionnaires privés d'une part et collectivités locales martiniquaises d'autre part.**

Quant à la mise en place de la nouvelle entité elle-même, le projet actuel fait état d'un second apport d'argent frais, sous forme d'une augmentation de capital de 30 MF, répartie entre Air Guadeloupe et Air Martinique, en vue notamment d'acquérir des avions de plus grande capacité (100 places).

C'est donc un montant de 60 MF qui serait, dès le départ, nécessaire - représentant une contribution significative des collectivités locales.

Sans intervenir dans les choix de ces collectivités, il convient d'attirer leur attention sur la prudence qui s'impose eu égard aux montants envisagés. Cette prudence devrait s'appliquer, d'abord, aux projets d'équipement de la nouvelle société en avions à réaction de 100 places ou plus. S'il n'est en effet pas

⁽⁹⁾ Les derniers chiffres communiqués par la compagnie font état d'un déficit cumulé supérieur (35,5 MF) avec la répartition suivante : -20,7 MF en 1995 et -14,8 MF en 1994.

⁽¹⁰⁾ A noter que les actionnaires privés d'Air Martinique n'ont pas encore totalement souscrit la dernière augmentation de capital de 10 MF.

contestable qu'à l'avenir, la nouvelle société régionale devra s'équiper en "jet" moyen-courrier, il conviendra de décider de cet équipement au vu des résultats enregistrés sur une période significative.

d) L'adossement à une compagnie transatlantique

La nouvelle entité ainsi constituée devra, pour des raisons techniques et commerciales, s'adosser à une compagnie aérienne transatlantique :

- Techniquement, le développement de la société nécessitera, comme on vient de le souligner, l'exploitation d'avions à réaction et de plus grande capacité que les ATR actuels. Le savoir faire d'une grande compagnie est nécessaire dans une telle perspective.
- Commercialement, l'augmentation de l'activité, et donc la rentabilité de la nouvelle entité, réclame l'apport du trafic transatlantique dans des conditions d'exploitation et de correspondance plus adaptées qu'actuellement.

Le choix est possible entre :

- Air France, présente sur le réseau régional, qui a une expertise technique indiscutée et des équipes sur places (locales et métropolitaines) compétentes. Air France continue, en outre, à être le transport principal sur les lignes transatlantiques.
- Une autre compagnie française qui serait Corsair ou AOM ou Corsair/AOM⁽¹¹⁾ 11).
L'une et l'autre sont également bien implantées dans les Antilles. Leur image est bonne, mais leur savoir-faire sur le moyen-courrier inexistant.

La forte implantation locale d'Air France et son important réseau international pouvant procurer aux compagnies locales un trafic d'apport significatif orientent plutôt le choix en faveur d'Air France.

De manière à laisser une pleine autonomie de gestion à la structure commune régionale, cet "adossement" ne devrait pas comporter, du moins initialement, d'aspects financiers mais, de la part de la compagnie transatlantique, se limiter à un support technique et commercial.

2) Etudier, de manière ponctuelle, certaines mesures propres à maintenir ou améliorer la qualité des dessertes.

Ces mesures, ponctuelles, concernent :

- le transatlantique
- la ligne Fort de France-Cayenne
- la Guyane

⁽¹¹⁾ En cas de regroupement des deux compagnies.

a) L'économie des lignes transatlantiques se porte bien, comme nous l'avons indiqué plus haut et les prévisions de trafic sont satisfaisantes.

Faut-il aujourd'hui maintenir les quelques dispositions régulatrices qui demeurent dans le cahier des dispositions communes propres à ces lignes alors que la libéralisation aérienne sera complète en Europe au 1er avril prochain ?

Nous le pensons, pour deux raisons :

- Les prévisions de trafic sont certes favorables aujourd'hui. Si, pour des raisons imprévisibles, le trafic venait à chuter, les contraintes de régularité de la desserte et du niveau de capacité mises en place pourraient retrouver tout leur sens.

- Les changements susceptibles d'intervenir dans les compagnies exploitantes (reprise probable d'Air Liberté par British Airways - rachat éventuel d'AOM par Corsair) sont susceptibles de modifier de manière sensible les conditions de concurrence sur ces lignes (exemple de la Guyane où, dans le cas d'une fusion AOM/Corsair, deux compagnies seulement assumeront la desserte). Le "garde-fou" de contraintes de service public s'avèrera alors précieux.

Dans ces conditions, nous proposons que - conformément au règlement communautaire - des obligations de service public (OSP), dont le contenu sera déterminé par la DGAC en concertation avec les partenaires intéressés, soient établies sur ces lignes.

b) La ligne Pointe à Pitre/Fort de France-Cayenne

Exploitée aujourd'hui par Air France en B737 (à raison d'un vol par jour) et, complémentairement, par Air Guadeloupe en ATR72, cette ligne a représenté en 1995 un trafic de 81 000 passagers.

Mais, alors que le trafic stagne - compte tenu probablement du niveau élevé des tarifs - Corsair, par des dessertes "en bout de ligne" offre épisodiquement des prix peu élevés (1 492 F) avec toutefois une fréquence faible (un vol par semaine).

Faut-il, pour éviter ce que d'aucuns appellent une action de "prédateur", introduire, comme certains le souhaitent, des OSP sur la ligne (par exemple des contraintes de régularité et d'horaires, notamment ?).

Nous ne le pensons pas.

Les prix sont déjà élevés. Introduire de nouvelles contraintes sur une ligne somme toute à faible trafic engendrerait une hausse des coûts et donc une détérioration de l'économie de la ligne. La mesure aurait ainsi toute chance d'être contre-productive et dissuasive.

La baisse des prix, souhaitable, est davantage à rechercher dans la mise en place sur la ligne d'avions plus productifs, A320 par exemple.

c) La desserte de la Guyane

- La desserte intérieure

Les trois liaisons aériennes régulières (St Georges, Maripasoula, Saul)⁽¹²⁾ effectuées par Air Guyane, qui constituent, en dehors de la voie d'eau, le seul moyen de liaison avec Cayenne, sont manifestement des lignes de service public. Comme telles, elles entrent dans le cadre des dispositions communautaires relatives aux OSP et doivent bénéficier de subventions du Fonds de prérequalification des transports aériens (FPDTA). Air Guyane a récemment déposé une demande en ce sens auprès des autorités européennes et françaises. La réponse devrait être positive.

- La desserte internationale

Comme on l'a vu plus haut, cette desserte est mal - ou très mal - assurée. Seule la compagnie Surinam Airways assure des services de mauvaise qualité. La mise en place d'une exploitation correcte en concurrence avec Air France, suppose l'introduction dans la flotte de la compagnie d'un avion moderne et performant de 70/100 places.

Dans cette optique, la compagnie devrait être recapitalisée, une participation d'une (ou des deux) assemblées locales - département et région - pouvant alors être étudiée.

3) Mettre en place les mécanismes institutionnels permettant d'assurer la réussite des politiques poursuivies

* Les acteurs du transport aérien aux Antilles/Guyane se caractérisent par leur nombre et leur diversité :

- 6 collectivités départementales et régionales
- 3 Chambres de Commerce et d'Industrie
- 18 compagnies locales dont 7 régulières
- 4 compagnies transatlantiques
- 2 ministères : Outre Mer et Equipement/Transports.

Si l'on ajoute les partenaires directement ou indirectement intéressés par le développement du transport aérien, il faut également citer les offices de tourisme, agents de voyage, hôteliers etc... C'est dire leur nombre.

Pour que les projets actuels de développement du transport aérien, mobilisateurs mais venant après de multiples déconvenues puissent réussir, il est nécessaire de redonner confiance à tous les partenaires. Et donc il faut assurer la transparence la plus large à tous niveaux :

- dans la définition de la politique à mettre en oeuvre
- dans le déroulement de son application.

Les collectivités régionales et départementales, compte tenu de leur poids et de leur présence effective dans les deux principales compagnies, pourraient piloter une telle action.

⁽¹²⁾ A noter que la liaison aérienne Cayenne-St Georges qui représente 60% du trafic régulier de la compagnie verra son trafic chuter fortement dès l'ouverture de la route Cayenne-St Georges.

* C'est pourquoi, nous proposons que soient mis en place les deux instruments suivants:

- **Un schéma de développement du transport aérien régional.**

Ce schéma serait établi par la conférence permanente des 6 exécutifs régionaux, après discussion avec tous les acteurs concernés.

S'agissant d'un "schéma", ce document n'aurait pas de force contraignante. Assorti d'objectifs et de moyens, il constituerait toutefois le guide d'action de tous pour les 5 ou 10 ans à venir. Accepté (ou contesté), en tout cas connu de tous, il constituerait ainsi la référence certaine dans laquelle chaque partenaire inscrirait son action.

La perspective d'ensemble que ce schéma apporterait constituerait un progrès indéniable par rapport à la situation actuelle dans laquelle les énergies s'éparpillent et le court terme prime.

- Une concertation périodique (une fois par an au minimum) réunissant l'ensemble des acteurs serait l'occasion d'établir l'état d'avancement de ce schéma.

Les socio-professionnels antillais et guyanais, si attentifs au développement du transport aérien dans leur région, auraient alors le sentiment, d'être écoutés et, peut être, de peser sur les décisions prises par l'Etat, les collectivités et les compagnies aériennes.

- L'administration d'Etat, au premier rang de laquelle la DGAC, devrait bien sûr apporter le support technique à une telle organisation. L'échelon local de la DGAC devrait s'organiser efficacement pour de cette mission.

Le transport aérien représente un enjeu majeur pour les partenaires politiques et économiques des trois départements français d'Amérique.

Ceci est vrai parce que le transport aérien constitue le vecteur privilégié du développement touristique - fondement du développement économique de ces départements.

Ceci est vrai aussi dans cette partie du monde où la Métropole est lointaine et où les compagnies aériennes locales ont une dimension affective prononcée parce qu'elles transportent avec elle beaucoup de l'image de leur région.

Les acteurs publics locaux - au premier rang desquels les régions et départements - s'impliquent donc fortement dans le devenir de ces compagnies. Et cela est compréhensible.

La nouvelle compagnie régionale, appelée, semble-t-il, de leurs vœux, constitue ainsi une étape indispensable pour repositionner le transport aérien régional sur des bases saines.

Cette étape est nécessaire pour que les partenaires puissent affronter la concurrence des années futures avec le maximum d'atouts, alors que le ciel européen s'ouvre totalement et que les regroupements projetés en France ou la reprise d'Air Liberté par British Airways changeront la donne.

Une certitude : la concurrence se fera de plus en plus âpre.

Une réalité : Air Guadeloupe, Air Martinique et Air Guyane possèdent les atouts nécessaires pour se repositionner sur leur marché - avec le concours d'une entreprise d'envergure nationale.

Un souhait : que les élus et les acteurs socio-professionnels du transport aérien aux Antilles et en Guyane témoignent, en unissant enfin leurs énergies, de leur volonté de répondre à ce défi.

1 - Assainir la situation d'Air Martinique **en veillant à une juste répartition des efforts entre actionnaires privés et collectivités publiques (Région et Département).**

2 - Créer une "structure commune" de transport aérien, à partir des deux compagnies Air Guadeloupe et Air Martinique.

3 - Organiser cette nouvelle entité régionale en centre de profits.

4 - Adosser cette nouvelle entité régionale à une compagnie d'envergure nationale.

5 - Maintenir Air France sur le réseau régional sans l'intégrer dans la nouvelle société.

6 - Recapitaliser Air Guyane avec l'aide d'une collectivité publique sans l'intégrer, initialement, dans la nouvelle structure.

7 - Maintenir, dans le cadre de la réglementation communautaire, des dispositions d'Obligations de Service Public (OSP) sur les lignes transatlantiques.

8 - Confirmer l'intervention du Fonds de péréquation du transport aérien pour les dessertes internes à la Guyane.

9 - Etablir un schéma de développement du transport aérien régional.

10 - Organiser périodiquement (au moins une fois par an), dans le cadre de ce schéma, une réunion de concertation entre les partenaires du transport aérien (élus et socio-professionnels).

**Classement des dix premiers
aéroports français en 1995**

Aéroport	Nombre de passagers (1995)	Augmentation 1995/1994
1- Paris	55 009 182	- 0,5%
2- Nice	6 142 883	- 0,9%
3- Marseille	5 106 617	+ 5,7%
4- Lyon	4 445 576	+ 4,1%
5- Toulouse	3 784 184	+ 12,1%
6- Bordeaux	2 515 804	+ 3,6%
7- Bâle-Mulhouse	2 364 505	+ 9,5%
8- Strasbourg	1 790 515	+ 6,4%
9- Pointe à Pitre	1 700 019	+ 9,6%
10- Fort de France	1 597 837	+ 4,3%
11- Montpellier	1 244 360	+ 2,1%
12- Nantes	1 240 159	+ 10,1%
.		
.		
.		
25- Cayenne	373 598	+ 0,3%

Aéroports Antilles/Guyane

Aéroport	Nombre de passagers (1995)	Augmentation 1995/1994
Pointe à Pitre	1 700 019	+ 9,6%
Fort de France	1 597 837	+ 4,3%
Cayenne	373 598	+ 0,3%
TOTAL	3 671 454	+ 6,7%

CR : coefficient de remplissage

PM : part de marché

Réseau régional

Air France (1995)

Effectif : 150

Passagers : 150 000 passagers

Avion : 1 B737/300 - 141 sièges classe économique

Chiffre d'affaires : 160 MF

Résultat : + 10 MF

Source Air France

**Lignes exploitées par les
6 compagnies locales et Air France**

(Au 15 octobre 1996)

Ligne	Compagnie exploitante	Fréquence (nombre de vols AR par semaine)	Avion	Nombre de passagers transportés
1- Réseau régional				
De Pointe à Pitre/Fort de France vers				
- Cayenne (Guyane Française)	Air France Air Guadeloupe ⁽¹⁾	De 7 à 10 6	B737/300 ATR72	75 000 5 500
- Caracas (Venezuela)	Air Guadeloupe	De 1 à 3	B737/300	13 500
- Miami (USA)	Air Guadeloupe	2	B737/300	7 000
- Port au Prince (Haïti)	Air France	3	B737/300 (1 vol en B747)	10 000
- St Dominique (République Dominicaine)	Air Guadeloupe ⁽¹⁾ Air France Air Guadeloupe ⁽²⁾	6 2	B737/300 ATR72	5 500 5 000 1 600
- Cayenne-Port au Prince	Air France			6 000
- Pointe à Pitre - San Juan (Porto Rico)	Air Guadeloupe ⁽¹⁾	6		2 500
- St Bathélémy - San Juan	Air Guadeloupe ⁽¹⁾	14		3 500

Ligne	Compagnie exploitante	Fréquence (nombre de vols AR par semaine)	Avion	Nombre de passagers transportés
2- Réseau local				
2-1 <u>Fort de France/Pointe à Pitre</u>	Air Guadeloupe	68	ATR42	115 000
	Air Martinique	35 à 41	ATR42	99 500
	Air France	10	B737	20 000
Sous-total				234 500

⁽¹⁾ Exploitation sur 6 mois

⁽²⁾ 4 mois d'arrêt d'activité

<u>2-2 Destinations Sud Martinique</u>				
Fort de France/Ste Lucie	Air Martinique	22	Dornier 228 ATR42	20 500
Fort de France/St Vincent et Union	Air Martinique	7	Dornier 228	12 000 ⁽³⁾
Fort de France/Barbade (via Ste Lucie)	Air Martinique	2	ATR42	1 500
	Sous-total			<u>34 000</u>
<u>2-3 Pointe à Pitre/Dominique</u>				
	Air Guadeloupe	26	ATR42 Dornier 228	10 000
<u>2-4 Destinations Nord Guadeloupe</u>				
Pointe à Pitre/St Martin ⁽⁴⁾	Air Guadeloupe	84	ATR42 ATR72 Dornier 228	77 000
	Air Martinique			1 500
Fort de France/St Martin	Air Martinique	6 à 8	ATR42	17 000
Pointe à Pitre/St Barthélémy	Air Guadeloupe	64	Dornier 228 Twin Otter	31 000
St Barthélémy/Grand Case	Air Guadeloupe	18	Dornier 228 Twin Otter	15 000

Ligne	Compagnie exploitante	Fréquence (nombre de vols AR par semaine)	Avion	Nombre de passagers transportés
3- Réseau de proximité				
<u>3-1 Guadeloupe</u>				
Marie-Galante	Air Guadeloupe	30	Dornier 228 Twin Otter	16 000
Les Saintes	Air Guadeloupe	32	Dornier 228 Twin Otter	9 000
Grenade	Air Guadeloupe	10	Twin Otter	2 000

⁽³⁾ Y compris St Vincent-Union

⁽⁴⁾ Sur les deux aéroports de Juliana (partie hollandaise) et Grand Case (partie française)

3-2 <u>Guyane</u>				
De Cayenne vers :				
St Georges	Air Guyane			22 000
Régina	Air Guyane			
Saul	Air Guyane			2 300
Manipasoula	Air Guyane			11 500

**Nombre de passagers transportés en 1995
sur les principales lignes domestiques⁽¹⁾**

1 - Nombre de passagers 1995

- Pointe à Pitre/Fort de France :	236 000
- Pointe à Pitre/Fort de France/Cayenne :	81 000
- Trafic intérieur à la Guyane :	42 000 (avion + hélicoptère)
- Pointe à Pitre/St Barthélémy :	35 000
- Pointe à Pitre/St Martin (partie française) :	38 000
- Trafic de proximité intérieur à la Guadeloupe (Les Saintes - Marie Galante) :	29 000
	—————
	460 000
- Rappel : Trafic sur St Martin (partie hollandaise) ⁽²⁾	74 000
	—————
	535 000

2 - Evolution depuis 1989 des deux principales liaisons domestiques

⁽¹⁾ Toutes compagnies confondues

⁽²⁾ considéré comme domestique

**Nombre de passagers transportés en 1995
sur les lignes internationales régionales
représentant un trafic supérieur à 10 000 passagers⁽¹⁾**

- Pointe à Pitre - Fort de France/Porto Rico :	85 000
- Fort de France/Ste Lucie :	55 000
- Fort de France/Les Grenadines :	18 000
- Pointe à Pitre - Fort de France/Miami	16 000
- Fort de France/Barbade :	15 500
- Pointe à Pitre - Fort de France/Port au Prince :	15 500
- Cayenne - Paramaribo	14 000
- Pointe à Pitre/Antigue	14 000
- Cayenne - Macapa (Brésil)	13 000
- Fort de France/Caracas	10 000
- Rappel : Antilles/Montréal (Canada) :	38 000

⁽¹⁾ Toutes compagnies confondues. Hors trafic Antilles/St Martin/Juliana (cf tableau 3).

Liste des compagnies basées aux Antilles

GUADELOUPE

Services réguliers

Société Nouvelle Air Guadeloupe
Société Caraïbienne de Transport Aérien Air Saint-Martin
Air Saint-Barthélemy
Air Caraïbes Exploitation
Air Antilles (sous réserve de l'attestation d'assurance)

Services non réguliers

Société Commerciale et Aéronautique (St Barthélemy)
St Barth Commuter
TransCaraïbes Air International (St Barthélemy)
Marie-Galante Aviation
Air Calypso (avis favorable du CSAM le 23/10/96)

Hélicoptères

Héli Inter Caraïbes (Guadeloupe)
Trans Hélico Caraïbes (St Barthélemy)
Caribbean Helicopters (St Barthélemy)

MARTINIQUE

Services réguliers

Société Nouvelle Air Martinique

Services non réguliers

Air Alizé (pas d'appareil en exploitation)
Air Foyal (travail aérien)

Liste des compagnies basées en Guyane

Air Guyane (services réguliers)

Guyane Aéro Services (services non réguliers)

Hélicoptères : Héli Inter Guyane
Héli-Ouest

Air Guadeloupe

(1995)

Capital : 20 MF répartis ainsi :

- 51% : Holding GIA, dont :

- Groupe Koury :	30,39%
- Groupe Dardanne :	30,39%
- Autres :	39,22%
	<hr/>
	100%

- 49% : SEM Transport de la Guadeloupe (Conseil régional)

Flotte : 11 avions

- 1 ATR72 - 70 places
- 2 ATR42 - 48 places
- 6 Dornier 228 - 19 places
- 2 Twin Otter - 19 places (affrétés par Air St Barth)

Effectif : 166 personnes

Nombre de passagers transportés : 261 000

Coefficient de remplissage moyen 1995 : 65,7%

Chiffre d'affaires 1995⁽¹⁾ : 148 MF

Résultats 1995⁽¹⁾

- exploitation : + 1,29 MF
- résultat net : - 1,73 MF

⁽¹⁾ En fait 14 mois, du 1er août 1994 au 30 septembre 1995.

Groupe Air Guadeloupe

(1995)

Eléments sur Air St Martin (1995)

Capital : 3 MF

Flotte : 7 Cessna Caravan - 9 passagers (ou fret)
2 Cessna 406 - 12 passagers

Effectif : 54 personnes*

Nombre de passagers transportés : 33 000*

Chiffre d'affaires : 32 MF*

Résultat d'exploitation 1995 : + 1,5 MF

Eléments sur Air St Barth (1995)

Capital : 4 MF répartis entre :

- Air Guadeloupe : 65%
- Air St Martin : 35%

Flotte : 2 Twin Otter - 19 passagers (affrétés à Air Guadeloupe)
2 Cessna Caravan - 9 passagers

Effectif : 19 personnes*

Nombre de passagers transportés : 50 000*

Chiffre d'affaires : 14 MF*

* Prévisions sur 12 mois 1996/1997.

Groupe Air Guadeloupe

Eléments sur Air St Martin

Capital : 3 MF répartis :

- Groupe Koury : 47,46%
- Groupe Dardanne : 47,46%
- Autres : 5,08%

Flotte : 7 Cessna Caravan - 9 passagers (ou fret)
2 Cessna 406 - 12 passagers

Effectif : 54 personnes *

Nombre de passagers transportés : 33 000*

Coefficient de remplissage moyen 1995 : 42%

Chiffre d'affaires : 32 MF*

Résultat d'exploitation 1995 : + 1,5 MF

Eléments sur Air St Barthélémy

Capital : 4 MF répartis entre :

- Air Guadeloupe : 65%
- Air St Martin : 35%

Flotte : 2 Twin Otter - 19 passagers (affrétés à Air Guadeloupe)
2 Cessna Caravan - 9 passagers

Effectif : 19 personnes *

Nombre de passagers transportés : 50 000*

Chiffre d'affaires : 14 MF*

* Prévisions sur 12 mois 1996/1997.

Air Martinique**(1995)**

Capital : * 10 MF répartis ainsi :

- Actionnaires privés : 67%
 - SEM de transport aérien de la Martinique : 33%
- (capitaux détenus à hauteur de 40% par le Conseil régional et 40% par le Conseil général)

* Une augmentation de capital de 10 MF est en cours. Son montant sera porté à 20 MF. Au 31 octobre 1996, 3,8 MF avaient été souscrits (dont 3,3 MF par la Région et le Département).

Flotte : 3 avions

- 2 ATR42 - 50 places
- 1 Dornier 228 - 19 places

Effectif : 96 personnes

Nombre de passagers transportés : 153 000

Coefficient de remplissage moyen 1995 : 58,9%

Chiffre d'affaires 1995 : 73,5 MF (Rappel 14 mois 1994 : 89,8 MF)

Résultats 1995

- exploitation : + 1,29 MF
- résultat net : - 20,7 MF (Rappel 1994 : - 14,8 MF)

Air Guyane**(1995)**

Capital : 5 MF

Flotte : 6 avions

- 1 Twin Otter - 19 places
- 2 Cessna 406 - 12 places
- 1 Cessna 208 - 9 places (ou fret)

Effectif : 50 personnes

Nombre de passagers transportés : 38 000 (dont 60% sur la ligne Cayenne - St Georges)

Coefficient de remplissage moyen 1995 : 53%

Chiffre d'affaires 1995 : 30,5 MF

Résultats 1995

- exploitation : - 1,8 MF
- résultat net : + 0,55 MF

Air France/Régional

(1995)

Flotte : 1 B737/300 - 141 places

Effectif : 150 personnes

Nombre de passagers transportés : 150 000

Coefficient de remplissage moyen 1995 : 62%

Chiffre d'affaires : 160 MF

Air Caraïbes Exploitation

(1995)

Capital : 6 MF, en totalité dans l'enveloppe CDR/Crédit Lyonnais.

Flotte : 11 avions

3 Dornier 228 - 19 places

1 Twin Otter- 19 places

2 Beech - 9 et 11 places

3 Cessna Caravan - 9 places

2 Britten Norman - 9 places

Effectif : 43 personnes

Nombre de passagers transportés : 35 000

Coefficient de remplissage moyen 1995 : 43,5%

Chiffre d'affaires 1995 : 19 MF

Résultats 1995 :

- exploitation : + 0,5 MF

- résultat net : - 2 MF

1 - GUADELOUPE

M. ADELAIDE, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie
M. BONNET, Directeur de l'aéroport du Raizet
M. CHAULET, Député, Président de l'Office du tourisme
M. CHOVINO, Vice-Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie
M. DARDANNE, Vice-Président de la Société Nouvelle Air Guadeloupe
M. DIEFENBACHER, Préfet
M. FLEMING, Conseiller Général de St Martin
M. E. KOURY, Président Directeur Général d'Air Guadeloupe
M. R. KOURY, Président Directeur Général d'Air St Martin
M. LUBETH, Premier Vice-Président du Conseil général
M. MAGRAS, Maire de St-Barthélemy
Mme MICHAUX-CHEVRY, Sénateur, Présidente du Conseil Régional
M. MOULIN, Directeur Commercial, Délégation Air France
M. ROBIN, Directeur Général de l'Office du tourisme
Mme ROUX, Directeur Régional d'Air Liberté
M. WEINUM, Conseiller Général de St Martin

2 - MARTINIQUE

M. AURORE, Président de la Société Nouvelle Air Martinique
M. CAUMARTIN, Directeur Général de la Société Nouvelle Air Martinique
M. de GRYSE, Directeur Général d'Air Caraïbes Exploitation
M. JANCOVIC, Directeur régional Nouvelles Frontières
M. LASRY, Délégué Régional Air France
M. LAVENTURE, Conseiller Régional et Général, membre du Conseil Economique et Social
M. LAVICTOIRE, Chef du Département Transport et Aviation Générale (DRAC)
M. LISE, Sénateur, Président du Conseil Général
M MARIE-JEANNE, Vice-Président du Conseil Général
M. RUDAS, Représentant AOM
M SALPETRIER, Conseiller Général, Président de la Commission Transports
M. TALLEC, Secrétaire Général pour les affaires économiques
M. TAQUIN, Adjoint au Directeur Régional de l'Aviation Civile (DRAC)
Messieurs les Représentants de la Chambre syndicale des agents de voyage Antilles-Guyane

3 - GUYANE

M. ALLET, Directeur départemental de l'Equipement

M. BERTRAND, Député
M. DARTOUT, Préfet
M. DESERT, Vice-Président du Conseil général
M. DIDIER, Secrétaire Général pour les affaires économiques et régionales
M. DUPONT, Chef du district aéronautique de la Guyane
M KARAM, Président du Conseil régional
M. KERENEUR, Représentant AOM
M. LEGALLO, Représentant Air France
M. LUBELSKI, Représentant Nouvelles Frontières
M. MAIRE, Directeur Général d'Air Guyane
M. PERTIN, Directeur de l'exploitation - Héli-Inter
M. PHINERA-HORTH, Président du Conseil général
M. PREVOT, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, Président d'Air Guyane

METROPOLE

M. BOUVET, Président du Syndicat National des Pilotes de ligne
M. COUVELAIRE, Président Directeur Général d'AOM
M. GRAFF, Directeur Général de l'Aviation Civile
M. LAPREVOTE, Administrateur représentant le personnel - Groupe Air France
M. LE SANN, Directeur Général Antilles-Guyane- Ocean Indien - Air France
M. MAILLOT, Président de Corse Air International
M. PARANT, Directeur du Tourisme
M. RABUAT, Président Directeur Général d'Air Charter
M. ROCHET, Consultant - Aérogestion (juillet 1996)
M. SABOURIN, Secrétaire Général de l'UCCEGA
M. TENENBAUM, ancien Directeur Général de l'Aviation Civile
M. ZIEGLER, ancien Président du directoire d'Air Martinique

En outre : M. MOLINO-DUARTE, Secrétaire Général de l'Association des Etats de la Caraïbe