



LA DESSERTE AÉRIENNE À LA RÉUNION

Composition
du billet d'avion
et quelle évolution
pour l'aéroport
de Pierrefonds ?

NOTE D'ÉTAPE :

« La desserte aérienne à la Réunion :
composition du billet d'avion
et quelle évolution
pour l'aéroport de Pierrefonds ? » »



avis des commissions

Assemblée plénière du 15 décembre 2014

**Avis des Commissions du Conseil Économique,
Social et Environnemental Régional sur la note
d'étape de la Commission « Aménagement,
Développement durable, Énergie et Déplacements »
intitulée :**

**« La desserte aérienne à la Réunion :
composition du billet d'avion et quelle évolution
pour l'aéroport de Pierrefonds ? »**

« Affaires générales, financières et des Relations internationales » et « Développement économique »

Au préalable, les Commissions soulignent l'engagement de la Commission « Aménagement, Développement durable, Énergie et Déplacements » d'avoir mené une réflexion sur la problématique de la desserte aérienne de la Réunion.

Elles rappellent que le CESER a déjà produit une réflexion sur cette problématique¹ et qu'il convient de s'en inspirer dans la note qui leur est présentée. Il aurait été ainsi intéressant de partir de cette réflexion pour montrer en quoi les préconisations antérieurement faites ont été ou non suivies d'effets compte tenu de l'évolution du contexte.

Les Commissions proposent qu'entre la partie constat et celle ayant trait aux préconisations, une partie soit consacrée aux hypothèses de scénarios prenant notamment en compte le devenir des infrastructures aéroportuaires, le développement de celles-ci en matière d'investissement ?

Cette note ouvre la porte à une réflexion plus globale du CESER sur les points suivants :

- une comparaison entre les compagnies aériennes desservant la Réunion et leur politique de prix,
- une comparaison entre les aéroports de la zone (notamment celui de Maurice),
- une comparaison entre les services qui sont proposés par ces derniers,
- l'influence et le rôle de Maurice dans la desserte de la Réunion,
- l'impact des politiques des compagnies aériennes du Moyen-Orient sur la desserte de la Réunion,
- l'impact des accords de partenariats signés ou en cours d'élaboration entre les compagnies aériennes sur la desserte de la Réunion,
- le véritable rôle de l'aéroport de Pierrefonds dans la problématique de la desserte de la Réunion.

Pour les Commissions, la problématique de la desserte aérienne de la Réunion doit également prendre en compte les accords de partenariats signés ou en cours d'élaboration entre les compagnies aériennes qui influencent grandement les éléments du contexte local.

1. La contribution du CESER sur la desserte aérienne de la Réunion – Assemblée plénière du 24 septembre 2002.

« Éducation et Formation professionnelle » et « Affaires sociales, culturelles, sportives, Solidarité et Égalité des chances »

Les Commissions soulignent que la desserte aérienne est un sujet d'actualité très important pour le développement économique de la Réunion.

S'agissant de la politique tarifaire aérienne, elles souhaitent que soit demandé plus clairement que la surcharge de carburant, qui n'est pas une taxe, n'apparaisse plus comme telle.

Les Commissions s'interrogent sur l'opportunité de maintenir deux infrastructures aéroportuaires sur le territoire réunionnais compte tenu notamment de l'évolution du réseau routier (livraison de la Route des Tamarins, projet de nouveau pont de la Rivière des Galets,...). Au regard d'une fréquentation constamment en baisse, l'aéroport de Pierrefonds ne devrait-il pas renforcer sa vocation en matière de sécurité civile tant pour la Réunion que pour la zone océan Indien ?



note d'étape

Assemblée plénière du 15 décembre 2014

**Note d'étape de la Commission
« Aménagement, Développement durable,
Énergie et Déplacements » du Conseil Économique,
Social et Environnemental Régional intitulée :**

**« La desserte aérienne à la Réunion :
composition du billet d'avion et quelle évolution
pour l'aéroport de Pierrefonds ? »**

Adoptée à l'unanimité des suffrages exprimés des membres présents ou représentés (8 abstentions).

Ont pris part au vote : Michèle ANDRÉ, Marcel BOLON, Robert BOULANGER, Nicolas CARMi, Catherine FRÉCAUT, Jean-François FROMENS, Patrick GEIGLÉ, Chantal GRÉGOIRE, Marie-Claire HOAREAU (procuration à Michèle ANDRÉ), Alain IGLICKI (procuration à Arnold LOUIS), Paulette LACPATIA, Marie LAFITTE, Abdoullah LALA (procuration à Christine NICOL), Jean-Marie LE BOURVELLEC, Arnold LOUIS, Éric MARGUERITE, Jean-Raymond MONDON, Thierry MOULAN, Gérard MOUTIEN, Stéphane NICAISE, Christine NICOL, Michel OBERLÉ, Pierre PAUSÉ, Christian PICARD, Maryvonne QUENTEL, Alex SAVRIAMA, Joël SORRES (procuration à Jean-Raymond MONDON).

avant-propos

S'atteler au thème de la desserte aérienne passagers est un exercice à bien des égards difficile et complexe tant de multiples enjeux sont imbriqués. Aussi cette note a-t-elle fait le choix d'une approche resserrée. Elle se veut avant tout comme une étape (ou une escale...) entre les réflexions déjà menées¹ et celles à venir du CESER.

Ce travail d'étape est la convergence de deux préoccupations, d'une part la lisibilité de la composition du billet d'avion, et d'autre part l'avenir de l'aéroport de Pierrefonds. Évoquer ces deux sujets, ô combien brûlants, peut sembler sans lien. Toutefois, au-delà de l'actualité immédiate, ces deux éléments sont des indicateurs de questionnements profonds.

Ainsi, la composition du billet d'avion est à la croisée de paramètres économiques (coûts de production), mais aussi politiques et sociaux (comme le principe de la continuité territoriale). En outre, ce thème est sujet à de fortes interrogations citoyennes, en particulier le prix de la liaison entre la Réunion et la France métropolitaine².

Par ailleurs, l'avenir de deux aéroports sur un territoire dont le flux passagers est actuellement inférieur à 2,5 millions de passagers, soulève beaucoup d'inquiétudes de la part des acteurs et décideurs. L'orientation de ces infrastructures affectera à long terme, voire à très long terme, des choix d'aménagement territorial ainsi que d'importants investissements publics et privés.

Aussi est-ce pourquoi cette note souhaite d'abord circonscrire l'analyse autour de ces deux problèmes concrets récurrents, elle suggère ensuite quelques pistes de réflexion et ouvre un espace de débats plus large pour l'avenir.

1. Contribution du CESER sur la desserte aérienne de la Réunion – Assemblée plénière du 24 septembre 2002.

2. Rapport au Parlement sur la structure des prix pratiqués par les compagnies desservant les Outre-mer – Direction Générale de l'Aviation Civile (D.G.A.C.) – 28 juin 2013. Rapport au Parlement sur les prix pratiqués et la structure des coûts des liaisons aériennes de service public desservant les Outre-mer – Direction Générale de l'Aviation Civile (D.G.A.C.) – 6 décembre 2013.

sommaire

INTRODUCTION	10
I - LE CONSTAT	11
1. Le rappel des obligations de service public	12
2. La desserte régulière de la Réunion	13
a. Les compagnies aériennes desservant l'île	13
b. Le trafic de passagers.....	14
3. Les stratégies commerciales des compagnies aériennes	15
a. La politique tarifaire aérienne et aéroportuaire	16
b. La part « <i>hors taxes</i> ».....	17
c. La part « <i>taxes</i> ».....	17
4. Le dispositif de continuité territoriale	18
II. LES PRÉCONISATIONS	21
1. Une alliance entre Roland Garros et Pierrefonds	22
a. Pourquoi une alliance entre les deux aéroports ?	22
b. Quels éléments pour cette alliance ?	22
c. Quelle formulation pour cette alliance ?	23
2. Le droit à l'information	24
CONCLUSION	25
ANNEXES	27
DÉCLARATION	37
QUELQUES RAPPORTS ET AVIS DU CESER DE LA RÉUNION	39

introduction

L'enjeu de la desserte aérienne de la Réunion est sans nul doute un sujet aussi sensible que stratégique.

Sensible, car l'essentiel du trafic des Réunionnais avec l'extérieur passe par les liaisons aériennes. Aussi est-il logique que ce sujet soit souvent abordé via le paramètre « prix du billet ». L'attention citoyenne est particulièrement vigilante sur ce point tant il est vrai que le montant d'un déplacement hors du département de la Réunion pèse sur le budget des Réunionnais. Le thème est perçu par l'opinion publique comme algique, et de part ce fait, a interpellé plusieurs fois déjà, les élus locaux auprès des instances nationales.

*Pour une île,
ports
et aéroports
sont des
organes vitaux
pour son
désenclavement.*

Mais le sujet est également stratégique, car en effet, pour une île, ports et aéroports sont des organes vitaux pour son désenclavement.

Aussi, leur emplacement et leur développement déterminent la configuration du territoire pour plusieurs générations. Une fois construite, toute infrastructure aéroportuaire oriente durablement les flux tant humains que matériels d'un pays. En outre, l'importance des investissements consentis oblige à penser à la viabilité de ces infrastructures à très long terme.

Ainsi, la Réunion est caractérisée par l'existence de deux aéroports (Aéroport de la Réunion Roland Garros³ à Sainte-Marie dans le Nord et Pierrefonds à Saint-Pierre dans le Sud) pour un trafic de 2 083 749 passagers en 2013 partagé à hauteur de 2 001 001 pour Roland Garros (globalement en hausse entre 2000 et 2013) et de 82 748 pour Pierrefonds (forte tendance à la baisse depuis 2010). Le déséquilibre flagrant entre les deux aéroports exige une analyse factuelle, ainsi que des préconisations fortes, concernant leur coexistence.

En outre, sur le plan de la desserte aérienne, l'insularité réunionnaise présente au moins deux aspects irréductibles :

- Une dépendance accrue par rapport à l'extérieur pour nos approvisionnements et nos échanges.
- Une clientèle captive et dépendante du transport aérien pour ses déplacements extérieurs.

Ces deux paramètres constituent une problématique constante qui détermine toute étude à propos de la desserte aérienne.

L'étude puis la présentation de la situation factuelle ont fait ressortir notamment deux problèmes clés : l'immense déséquilibre entre les deux aéroports et l'opacité quant à la structure du coût réel d'un billet. Les préconisations se sont articulées particulièrement autour de propositions relatives à la viabilité de l'aéroport de Pierrefonds et du renforcement général du droit à l'information pour le consommateur.

3. Cet aéroport est également appelé « Gillot ».

A photograph taken from inside an airplane, looking out through a window. The window is oval-shaped with a white frame. The view outside shows a clear blue sky above a thick layer of white, fluffy clouds. The text "le constat" is overlaid in the center of the window view.

le constat

I Le constat

1. Le rappel des obligations de service public

Les obligations de service public⁴ qui s'imposent aux transporteurs aériens exploitant des services aériens réguliers sur les liaisons entre la France métropolitaine, d'une part, la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et la Réunion, d'autre part, portent notamment sur :

LE PROGRAMME D'EXPLOITATION :

- La capacité mise en œuvre doit être adaptée à la demande, en tenant compte particulièrement du calendrier des vacances scolaires et des fêtes.
- Sur deux saisons aéronautiques consécutives, la capacité offerte ne doit pas être inférieure à 660 000 pour la desserte de la Réunion.

LES TARIFS :

- Les tarifs offerts aux passagers doivent être publiés.
- Les enfants de moins de 18 ans doivent bénéficier de réduction sur les tarifs applicables dans les mêmes conditions aux adultes.
- Les personnes justifiant d'une urgence doivent bénéficier des meilleurs efforts du transporteur pour accéder au premier vol en partance et bénéficier du meilleur tarif.
- Les transporteurs aériens sont informés que les autorités françaises ont prévu d'octroyer au profit de certaines catégories de passagers des aides à caractère social.

LES ÉVACUATIONS SANITAIRES ET LES CATACLYSMES :

- Les évacuations sanitaires doivent être assurées prioritairement à l'embarquement des passagers, sur le premier vol en partance.
- En cas de cataclysme, les transporteurs devront faire leurs meilleurs efforts pour reprendre le plus rapidement la desserte et l'adapter aux besoins de transport.

L'ANNULATION DE VOLS :

Sauf cas de force majeure, le nombre de vols annulés pour des raisons directement imputables au transporteur ne doit pas excéder, par saison aéronautique IATA⁵, 10 % du nombre de vols prévus dans le programme d'exploitation approuvé.

LE SUIVI ET LE CONTRÔLE :

Un bilan du programme d'exploitation doit être transmis par chaque transporteur à la Direction Générale de l'Aviation Civile (D.G.A.C.).

Ces obligations de service public pèsent sur les compagnies aériennes et impliquent pour ces dernières la nécessité d'opérer toute l'année sans possibilité d'arrêter le programme de vols pendant un certain temps avant de recommencer la desserte lorsque la demande est forte.

Sur deux saisons aéronautiques consécutives, la capacité offerte ne doit pas être inférieure à 660 000 pour la desserte de la Réunion.

4. Journal officiel de l'Union européenne du 19/10/07 – Modification par la France des obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre la France métropolitaine, d'une part, la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et la Réunion, d'autre part.

5. IATA : International Air Transport Association.

2. La desserte régulière de la Réunion

La Réunion est une île située dans le sud-ouest de l'océan Indien à 9 600 km de la France métropolitaine. L'avion est pratiquement l'unique moyen pour les Réunionnais⁶ de quitter l'île en particulier en direction de l'Europe et dans sa zone géographique. Toute destination vers les continents africain (hors Johannesburg – Afrique du Sud), américain ou l'Australie nécessite des transits soit en Europe, soit dans la zone océan Indien.

A. LES COMPAGNIES AÉRIENNES DESSERVANT L'ÎLE

Actuellement, six compagnies aériennes assurent cette desserte⁷ :

- Air Austral,
- Air France,
- Air Madagascar,
- Air Mauritius,
- Corsair,
- XL Airways.

La desserte régulière de l'île avec **la Métropole** est assurée par trois compagnies avec des vols quotidiens voire plus selon la période : Air Austral (Aéroport de Paris-Charles de Gaulle), Air France (Aéroport de Paris-Orly), Corsair (Aéroport de Paris-Orly) et XL Airways (Aéroport Marseille Provence-Marignane) deux fois par semaine.

Air Austral et Air Mauritius desservent **l'île Maurice** (Aéroport international Sir Seewoosagur Ramgoolam à Plaisance) au départ des aéroports Roland Garros et de Pierrefonds. Pour cette destination, Air France a signé un accord avec Air Mauritius (partage de code).

Au départ de la Réunion, Air Austral est la seule compagnie desservant Bangkok (**la Thaïlande**) via Chennai (**l'Inde**), Mahé (**les Seychelles**), Johannesburg (**l'Afrique du Sud**). Elle assure aussi une liaison quotidienne entre les deux aéroports de la Réunion.

La compagnie XL Airways⁸ opère deux fois par semaine entre Marseille/Réunion avec une escale à **Mayotte** (Aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi) une fois par semaine. Cette île est également desservie par Air Austral avec des vols quotidiens.

La desserte de **Madagascar** est assurée par Air Madagascar et Air Austral. Cette dernière propose des vols directs au départ de la Réunion pour Tamatave, Antananarivo et Nosy Be. Elle propose également depuis la création en 2013 de sa filiale, la compagnie EWA Air⁹, des vols via Dzaoudzi pour Diego Suarez, Majunga, Nosy Be et Moroni (**Grande Comore**). Les vols sont ainsi assurés par Air Austral entre la Réunion et Mayotte, puis par EWA Air.

Les fréquences des vols sont adaptées en fonction de l'importance du trafic et varient fortement selon la saisonnalité. Ainsi, les mois de juillet/août et décembre/janvier sont les mois de plus fort trafic. Cela est lié aux principales vacances scolaires à la Réunion.

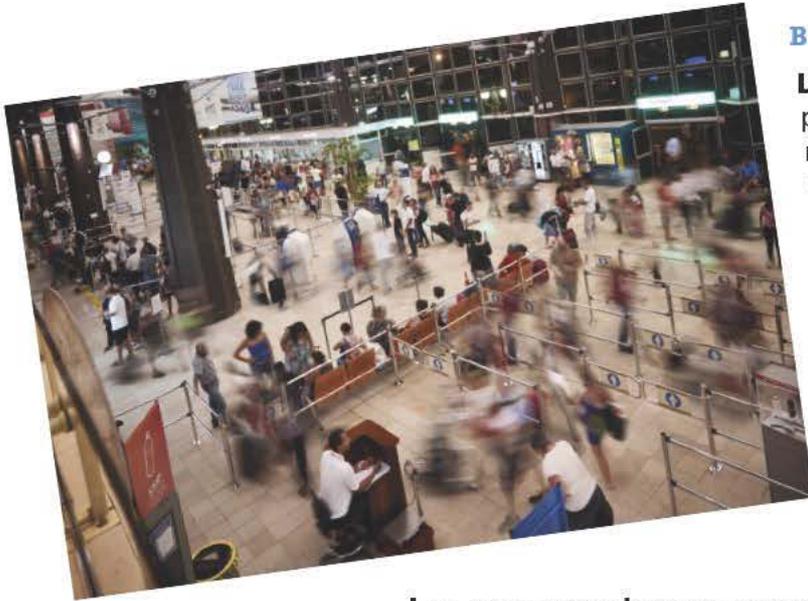
*Les fréquences
des vols sont
adaptées en
fonction de
l'importance du
trafic et varient
fortement selon
la saisonnalité.*

6. Trafic maritime de passagers pratiquement inexistant.

7. Cf. annexe n° 1 – Carte du réseau.

8. XL Airways assure la liaison Marseille/Réunion depuis décembre 2012.

9. Cette compagnie aérienne mahoraise est détenue à 51 % par Air Austral et 49 % par les autres partenaires (C.C.I. de Mayotte, la société Ylang Invest).



B. LE TRAFIC DE PASSAGERS

L'aéroport Roland Garros a accueilli 2 001 001 passagers en 2013, en diminution de 3,2 % par rapport à 2012. La classification de ces passagers est la suivante :

- nombre de passagers en transit : **21 560**
- nombre de passagers locaux : **1 979 441**

Les passagers en transit : ce sont les passagers effectuant une brève escale sur l'aéroport Roland Garros, qui arrivent d'un autre aéroport et repartent vers un autre aéroport, sur le même avion et avec le même numéro de vol. Ces passagers ne sont comptés qu'une seule fois.

Les passagers locaux : ce sont les passagers qui arrivent d'un autre aéroport et terminent leur vol à Roland Garros (passagers arrivée), ou qui partent vers un autre aéroport et qui commencent leur vol à Roland Garros (passagers départ). Cette catégorie comprend les passagers en correspondance, c'est-à-dire les passagers arrivant d'un aéroport et repartant vers un autre aéroport qui effectuent une escale sur Roland Garros mais qui changent d'appareil ou de numéro de vol. Ces derniers sont comptés deux fois, comme « passagers arrivée » et comme « passagers départ ».

Le principal flux de trafic de passagers locaux (58,6 %) est constitué par la desserte de la Métropole (Paris et Marseille).

Le principal flux de trafic de passagers locaux (58,6 %) est constitué par la desserte de la Métropole (Paris et Marseille). Pour l'année 2013, Air Austral détenait 37,2 % de part de marché sur la liaison Réunion-Métropole, devant Air France (35,4 %), Corsair (23,2 %) et XL Airways (4,2 %).

La liaison entre la Réunion et Maurice, composante importante du trafic avec 23,5 % des passagers locaux, a une fréquentation en hausse de 4,7 % par rapport à 2012.

Les lignes reliant la Réunion à Mayotte, après avoir diminué de 11,8 % entre 2011 et 2012, ont enregistré un regain d'activité de plus de 14 % en 2013.

Le nombre de passagers a reculé de 19,6 % sur la desserte de Madagascar.

En 2013, Air Austral reste la principale compagnie utilisatrice de l'aéroport avec 47 % du trafic passagers, les 53 % restants se répartissent de la façon suivante :

- Air France 21,4 %
- Corsair 14,8 %
- Air Mauritius 12,9 %
- XL Airways 2,2 %
- Air Madagascar 1,7 %

10. Cf. annexe n° 2
– Statistiques de trafic aérien (passagers locaux) pour l'aéroport Roland Garros.

Le nombre cumulé de passagers locaux à fin juillet 2014 a évolué de 0,4 % par rapport à fin juillet 2013.

Concernant l'aéroport de Pierrefonds¹¹, le trafic aérien est en forte baisse depuis 2010. Le nombre de passagers locaux s'élève en 2013 à 82 570 contre 127 624 en 2008. Ce grave déclin a au moins deux raisons. D'une part, la création de cet aéroport a relevé d'une décision plus politique que d'un fort besoin économique. D'autre part, l'ouverture de la Route des Tamarins a facilité l'accès à l'aéroport de Roland Garros, accélérant d'autant la chute de fréquentation de celui de Pierrefonds.

Le nombre cumulé de passagers locaux à fin juillet 2014 a évolué de 0,4 % par rapport à fin juillet 2013.

3. Les stratégies commerciales des compagnies aériennes

Des années soixante-dix à nos jours, les stratégies commerciales des compagnies aériennes se sont considérablement modifiées. En une génération, notre île est passée du monopole de pavillon (Air France), héritage des pesanteurs coloniales de notre histoire, à une offre diversifiée.

Aussi, la problématique de la desserte aérienne de la Réunion a-t-elle sensiblement évolué. Initialement focalisée sur l'enjeu du désenclavement avec la France métropolitaine, la desserte aérienne doit désormais répondre à la nécessité d'intégration de l'île de la Réunion dans son environnement régional et international.

Tout comme l'environnement réunionnais a fortement évolué, il en est de même de la majorité de compagnies aériennes mondiales. La plupart d'entre elles se sont regroupées autour d'alliances :

- Star-Alliance (United Airlines, Lufthansa, South Africa Airways,...) représente environ 23,9 % de part de marché.
- SkyTeam (Delta Airlines, Air France,...) représente 19 % de part de marché.
- OneWorld (American Airlines, British Airways,...) représente 18 % de part de marché.

La Réunion ne se trouve pas sur un axe majeur du trafic aérien, toutefois le nombre de voyageurs, soit plus de 2 millions, constitue un volume intéressant pour les compagnies. Sur le plan qualitatif, ce volume est encore plus attractif puisqu'il s'agit d'une clientèle captive. En effet, le transport de passagers hors de la Réunion ne se fait quasiment que par voie aérienne. Il est à noter que l'aéroport de Roland Garros est de très loin celui qui assure l'essentiel des liaisons aériennes à la Réunion.

Peu de compagnies desservent la Réunion, mais leur position résulte de la convergence de facteurs tant historique, que politique ou économique.

Ainsi, Air France est la compagnie historique de desserte de la Réunion. C'est face à son monopole que se sont construites les stratégies de concurrence. Celle d'Air France s'est longtemps réduite à maintenir sa position dominante issue de son monopole historique. Il importe de comprendre que si Air France est importante pour la desserte de la Réunion, la réciproque n'est pas vraie. Il s'agit plus d'un choix politique que d'une stratégie commerciale de la part d'Air France. Son inclusion dans le groupe SkyTeam fait bénéficier aux passagers de la Réunion du réseau mondial (et réciproquement) à partir de Paris.

11. Cf. annexe n° 3
– Statistiques de trafic aérien pour l'aéroport de Pierrefonds.

Air Austral est la compagnie locale. Elle reflète la volonté des acteurs locaux publics et privés de placer la Réunion au centre des flux de desserte aérienne. Ses difficultés financières ont produit une révision de la stratégie de la compagnie. Des investissements et des lignes aériennes ont été repensés ou supprimés, mais les flux essentiels ont été maintenus (Métropole et Île Maurice) ainsi que des lignes vers l'Asie (Chennai, Bangkok) et l'Afrique (Afrique du Sud, Madagascar, Comores). La stratégie d'Air Austral consiste à exister entre deux compagnies majeures : Air France et Air Mauritius.

Corsair est la concurrente directe d'Air France sur les lignes Outre-mer tant aux Caraïbes/Antilles que dans l'océan Indien. La stratégie de Corsair est essentiellement tarifaire pour capter la clientèle sur la ligne Réunion-Métropole. Ce positionnement est attractif commercialement parlant mais ne lui permet pas de gérer efficacement les dossiers transports politiques comme ceux de la continuité territoriale.

Air Mauritius est une compagnie intermédiaire entre la taille mondiale et régionale. Elle doit combiner des objectifs politiques (liaisons avec Rodrigues, liens avec l'Inde) et d'autres plus commerciaux (Réunion, Afrique, Europe/Royaume-Uni, Asie). La stratégie de la ligne Réunion-Maurice doit répondre aux nécessités de :

- La desserte touristique classique.
- Le déploiement des voyageurs de la Réunion sur Maurice comme « hub » vers la France/Europe, Asie, Australie, Afrique ou le Golfe Persique.

En conclusion, six compagnies aériennes opèrent régulièrement sur l'île : Air France, Air Austral, Corsair, Air Mauritius, Air Madagascar et récemment XL Airways. Environ 80 % des flux se partagent entre la France métropolitaine (58 %) et l'Île Maurice (23 %).

La structure des déplacements aériens montre donc une polarité très forte vers la Métropole (reflet du lien politique) et une moindre polarité vers Maurice, tant comme destination que comme « hub » régional. Les autres flux au départ de la Réunion restent marginaux. Ainsi, la diversité apparente de l'offre tend à épouser les flux majoritaires plutôt qu'à les modifier sensiblement. Aussi, les stratégies de chacune des compagnies doivent être interprétées à l'aune de ces réalités.

A. LA POLITIQUE TARIFAIRE AÉRIENNE ET AÉROPORTUAIRE¹²

Le transport aérien est un secteur en plein bouleversement et en pleine expansion malgré la crise. Or, le prix du billet étant si fluctuant, beaucoup de passagers s'interrogent sur la structuration du prix du billet dont les différentes taxes facturées.

En conclusion, six compagnies aériennes opèrent régulièrement sur l'île : Air France, Air Austral, Corsair, Air Mauritius, Air Madagascar et récemment XL Airways. Environ 80 % des flux se partagent entre la France métropolitaine (58 %) et l'Île Maurice (23 %).

12. Cf. annexe n° 4
- La transparence
sur les taxes d'aéroport.

B. LA PART « HORS TAXES »

Pour chaque compagnie aérienne, la structure du billet d'avion reste la même. Il y a une part fixe dite « *hors taxes* » qui sert à approvisionner les postes de coûts suivants : carburant, amortissement financier de l'avion, entretien de l'avion, rémunération des personnels navigants (pilotes et services) et des personnels au sol, vendeurs, repas, films à bord,...

En fonction des classes de réservation, la part « *hors taxes* » varie. Il existe entre deux et trois grandes classes de réservation (Économique, Affaires et Première classe) qui offrent des prestations et des niveaux de confort à bord différents.

La politique du yield management est appliquée pour toutes les classes. La classe économique est quant à elle divisée en plusieurs catégories. Les prestations peuvent changer comme la modification du billet, le remboursement, etc., avec des places limitées dans chaque catégorie.

La variation constatée sur les billets d'avion, allant parfois du simple au double se fait sur cette partie. En fonction de l'offre et de la demande, les compagnies varient le prix global du billet et peuvent ainsi faire varier l'amplitude de leur marge commerciale.

C. LA PART « TAXES »

Les taxes sont l'objet d'ambiguïté ou d'un abus de langage. On les nomme à tort « *les taxes d'aéroport ou taxes aériennes* ». Elles représentent de 10 à 40 % du prix de billet d'avion en fonction de la période, de la classe et de la compagnie aérienne.

Ainsi, sur un exemple de billet en classe économique coûtant 1 438 €, ces taxes sont de 380,73 € soit 26 % du prix du billet. Autre exemple, sur un billet à 615,81 €, les taxes sont de 309,81 € soit 50,30 % du prix du billet. Si les pourcentages peuvent marquer les esprits, les valeurs absolues restent, quant à elles, somme toute peu variables (entre 300 et 400 €).

Les taxes dites « *aéroportuaires* » se décomposent comme suit :

- La surcharge carburant : Elle n'est cependant pas une taxe mais un prélèvement fixé librement par les compagnies aériennes. Cette surcharge carburant a été créée pour éviter de changer toute la grille tarifaire lors des fluctuations du cours du pétrole. La surcharge carburant peut représenter jusqu'à 80 % du montant total de ces taxes (entre 240 et 320 €).

La présentation de cette surcharge comme une taxe rend fixe une donnée qui devrait être variable. Cette technique astucieuse rend difficile une modulation à la baisse du prix du billet.

Les taxes sont l'objet d'ambiguïté ou d'un abus de langage. On les nomme à tort « les taxes d'aéroport ou taxes aériennes ».

- Les 20 % restants sont des taxes fixes. Elles représentent un montant de 66 € environ pour un vol international. Elles se répartissent ainsi :
 - **La taxe aéroport :** Elle est perçue par l'État et reversée à l'aéroport pour le financement des mesures de sûreté et de sécurité côté pistes.
 - **La redevance passager :** Elle est perçue par l'aéroport pour les services rendus au titre de l'utilisation de son aérogare par les compagnies aériennes et par les passagers. Elle sert à financer toutes les installations et les aménagements destinés à l'accueil, à l'information et au traitement des passagers et de leurs bagages. Elle varie suivant les aéroports et la destination du vol.
 - **La taxe de l'Aviation Civile :** Elle est perçue par l'État et finance le fonctionnement de l'administration de l'Aviation Civile et l'aménagement du territoire. Uniforme sur l'ensemble des aéroports français, son montant varie suivant les destinations européennes et internationales.
 - **La taxe d'embarquement :** En vigueur dans les régions de Guadeloupe, Martinique, Guyane et à la Réunion, son montant est fixé par le Conseil régional. Elle est perçue par l'État et reversée aux budgets des collectivités locales.
 - **La taxe de solidarité (dite taxe Chirac) :** Elle est perçue par l'Aviation Civile qui verse ensuite les fonds récoltés à UNITAID¹³. Cette taxe, mise en place par quatorze pays, sert à financer un programme d'aide humanitaire visant à aider les pays en voie de développement à lutter contre le sida, le paludisme, la tuberculose et autres pandémies.

La continuité territoriale est un principe politique de service public pour compenser l'éloignement de territoires par rapport à la France métropolitaine.

4. Le dispositif de continuité territoriale

La continuité territoriale est un principe politique de service public pour compenser l'éloignement de territoires par rapport à la France métropolitaine. Historiquement, il existe en France deux types de continuité territoriale : celle appliquée en Corse et celle des « Régions Ultrapériphériques¹⁴ » (RUP).

Le cas Corse fait suite à la décision¹⁵ de l'État français de considérer cette île comme une partie intégrante de la France continentale. Ainsi, le choix politique repose sur le principe d'une extension territoriale qui abolit juridiquement un obstacle géographique (la Méditerranée).

Aussi, les premières aides ont été calculées comme un prolongement des tarifs par une voie ferrée fictive entre la Corse et le Sud-Est de la France continentale.

Par contre, la continuité territoriale appliquée à la Réunion¹⁶ est basée sur un autre principe politique, celui des RUP. L'approche est différente. Il ne s'agit plus d'effacer l'obstacle géographique par un artifice légal. Par contre, les réalités géographiques ainsi que les handicaps de liaison avec le continent européen sont reconnus.

13. UNITAID est une organisation internationale d'achats de médicaments.

14. Ce statut de RUP est reconnu par l'article 349 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE).

15. En date du 1^{er} janvier 1976.

16. Ainsi que pour les autres DOM.

Cette différence ne joue pas forcément sur le montant des aides, mais affecte directement leur compatibilité quant au droit européen. Ainsi, le dispositif Corse est l'objet de très fortes contestations quant à son principe même par les autorités de l'Union européenne. À l'opposé, le modèle qui repose sur la notion de RUP en vigueur à la Réunion semble moins difficile à défendre quant à leur maintien, voire leur amélioration. Il convient donc d'être particulièrement prudent sur une imitation pure et simple du cas de la Corse. Néanmoins, il importe de préciser que ce n'est pas la notion de continuité territoriale qui est en cause mais les fondements de son socle juridique à l'aune du droit européen.

La loi de programme pour l'Outre-mer¹⁷ a institué une dotation de continuité territoriale destinée à faciliter les déplacements des résidents de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique, de la Réunion, de Mayotte, de Saint-Pierre et Miquelon, de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie française et de Wallis et Futuna avec la Métropole. Les assemblées locales concernées ont fixé les conditions d'accès à cette aide.

La loi du 27 mai 2009¹⁸ pour le développement économique des Outre-mer (LODEOM) a créé un fonds de continuité territoriale pour le financement des aides au déplacement des résidents d'Outre-mer :

- l'aide à la continuité territoriale pour tout public,
- le passeport-mobilité études,
- le passeport-mobilité formation professionnelle pour les personnes ayant un projet d'insertion professionnelle.

À partir de 2010, LADOM¹⁹ devient responsable de la mise en œuvre des aides à la continuité territoriale et les Régions peuvent, si elles le souhaitent, venir en appui à ce dispositif sur l'aide individuelle à la continuité territoriale. Le Conseil régional de la Réunion a ainsi décidé d'aller aux côtés de l'État même si cela ne fait pas partie de ses missions. Il vient en appui à LADOM qui reste l'interlocuteur auprès des compagnies aériennes.

Si le quotient familial :

- est inférieur à 6000 €, l'aide est de 360 € par billet aller-retour,
- est compris entre 6000 € et 11 896 €, l'aide est de 220 € par billet aller-retour, dans ce cas, le Conseil régional complétera ce montant, si le quotient familial est inférieur à 26030 €, afin que l'aide soit de 360 €.

En complément de l'aide grand public, sont octroyées des aides spécifiques de 360 € (deuil en Métropole, rapatriement sanitaire, sportif de haut niveau ayant besoin d'aller plusieurs fois dans l'année en Métropole,...).

*À partir
de 2010,
LADOM
devient
responsable
de la mise
en œuvre
des aides à
la continuité
territoriale*

17. Loi n° 2003-660 du 21 juillet 2003 de programme pour l'Outre-mer.

18. Loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique des Outre-mer.

19. LADOM : L'Agence De l'Outre-mer pour la Mobilité.

QUELQUES DONNÉES CHIFFRÉES

LES DISPOSITIFS	2011	2012	2013
1. Continuité territoriale			
<i>Nombre de bon émis</i>	71 072	85 468	96 046
<i>Nombre de bons consommés</i>	63 785	62 947	93 315
<i>Part du Conseil régional (budget CT)</i>	51 %	58 %	60 %
<i>Valeur moyenne du bon</i>	358 €	356 €	356 €
2. Passeport Mobilité Formation Professionnelle	2019	1 573	1 633
3. Passeport Mobilité Études	2 177	2 676	4 350
TOTAL	75 268	89 717	102 029

Source: LADOM

*Selon LADOM,
le budget
pour l'aide
à la continuité
territoriale,
pour les DOM,
en 2013 est
de 47,1 millions
d'euros*

Selon LADOM²⁰, le budget pour l'aide à la continuité territoriale, pour les DOM, en 2013 est de 47,1 millions d'euros dont 22 millions financés à 92 % par le Conseil régional de la Réunion et 8 % par celui de la Martinique.

La première partie de cette note souhaitait montrer une analyse succincte des aspects liés au trafic passagers à la Réunion.

Il ressort que le principe de continuité territoriale est un principe politique fondamental, au-delà de sa formulation purement financière. Parce qu'il s'agit d'un choix politique, ce thème génère une forte attention citoyenne focalisée sur le billet d'avion. Le questionnement concerne tant le prix du billet que sa composition. Au regard de la saisonnalité du trafic local et de la distance entre la France métropolitaine et la Réunion, le prix moyen du billet tournerait structurellement autour de 1 000 euros. Par contre, si le montant du prix est compréhensible, la compréhension du prix du billet est particulièrement difficile. La partie « taxes » est celle qui est la plus confuse puisqu'elle assimile de manière trompeuse la « surcharge carburant » comme une taxe.

Le prix du billet d'avion focalise les débats citoyens. Cependant, une autre question préoccupe les acteurs de la desserte aérienne passager. C'est celle de l'avenir de l'aéroport de Pierrefonds. Son déclin est incontestable. Si cette tendance n'est pas inversée rapidement, son existence même est menacée. Son avenir polarise de nombreuses inquiétudes, notamment en termes d'aménagement du territoire.

20. Cf. rapport d'activité 2013 de LADOM.



les
préconisations

II Les préconisations

1. Une alliance entre Roland Garros et Pierrefonds

A. POURQUOI UNE ALLIANCE ENTRE LES 2 AÉROPORTS ?

Le volume du trafic aéroportuaire réunionnais²¹ pose la question de l'existence de deux aéroports. En effet, les indicateurs opérationnels de l'aéroport de Pierrefonds montrent une tendance très inquiétante :

- Les compagnies aériennes privilégient de fait Roland Garros (rationalisation des coûts, facilités opérationnelles d'ensemble,...) délaissant ainsi Pierrefonds.
- Une baisse régulière du nombre de voyageurs qui de 120 000/an descend à 82 000/an. Pierrefonds est sur le point de passer inexorablement au-dessous du seuil de rentabilité.

La perspective d'un « *Roland Garros bis* » se confirme donc être une illusion. Il est donc urgent de construire une « identité », notamment pour Pierrefonds. Au regard des critères purement financiers, l'avenir de l'aéroport de Pierrefonds semble compromis.

Or, une infrastructure aussi importante qu'un aéroport ne saurait se résumer uniquement à ces critères²². Elle est réalisée pour plusieurs générations dans une logique supra-économique.

En outre l'importance de fonds investis, notamment publics, ainsi que les emplois induits par l'existence de l'aéroport de Pierrefonds exigent la proposition de solutions originales voire audacieuses. La concurrence frontale condamne à terme Pierrefonds et pénalise un meilleur développement de l'aéroport de Roland Garros. Aussi, il serait constructif de mettre en place une alliance entre les deux infrastructures. Ainsi, un positionnement clair de chacun des aéroports serait à l'avantage des deux :

- Roland Garros se concentrerait sur sa vocation à dominante économique. Ce positionnement confirme et prolonge d'ailleurs la réalité actuelle.
- Pierrefonds pourrait se construire une identité essentiellement tournée vers la sécurité militaire et civile. D'autres pistes pourraient être également explorées comme la venue de compagnies « *low-cost* » régionales et la création d'un centre de formation aux métiers de l'aéronautique. Une autre piste de travail pourrait être également les loisirs aériens.

B. QUELS ÉLÉMENTS POUR CETTE ALLIANCE ?

La proposition de transfert du Détachement Air 181 « *Lieutenant Roland Garros* » à Pierrefonds confirmerait la vocation militaire historique de la zone. Ainsi, des convergences seraient possibles avec la présence du régiment parachutiste (le 2^e RPIMa). Cela libérerait du foncier à Roland Garros qui pourrait être utilisé à d'autres fins.

La concurrence frontale condamne à terme Pierrefonds et pénalise un meilleur développement de l'aéroport de Roland Garros.

21. Environ 2,1 millions de passagers par an en comparaison à l'île Maurice qui génère 2,8 millions de passagers par an et qui a fait le choix de se concentrer sur un aéroport.

22. Ce fait est également valable pour un port maritime ou un réseau ferroviaire.

En outre, prévoir une place de stationnement permanente pour un avion bombardier d'eau (type Dash8) affirmerait la vocation de sécurité civile de Pierrefonds.

Ainsi, ces choix relèvent d'un critère autre que purement économique et contribueraient fortement à sauver l'aéroport de Pierrefonds. Cela exige par ailleurs la mise en place d'un schéma cohérent de développement de cette zone intégrant tous les acteurs (communes, intercommunalité et autres). La vocation économique de Roland Garros s'en trouverait grandement renforcée.

C. QUELLE FORMULATION POUR CETTE ALLIANCE ?

Deux propositions peuvent être faites :

- Le contrôle de l'infrastructure de Pierrefonds par celle de Roland Garros. Cette formule peut sembler brutale mais présente l'intérêt de définir clairement une direction opérationnelle, garante d'efficacité.
- La mise en place d'une structure commune coiffant les deux aéroports. Cette formule transactionnelle est politiquement plus acceptable mais ne présente pas d'emblée les éléments d'une gestion opérationnelle efficace.

Au-delà des questions de forme, les aspects de fond ne doivent pas être négligés. En général, toute alliance ou rapprochement stratégique réussit ou échoue sur ces points.

D'une part, il est important de s'extraire des rivalités de court terme type « Nord-Sud ». La crainte d'une proposition d'alliance stratégique qui serait un « cheval de Troie » où l'aéroport de Roland Garros souhaiterait faire disparaître celui de Pierrefonds est peu probable. Si telle était l'intention de Roland Garros, il lui suffirait de ne rien faire, car Pierrefonds est de lui-même en voie de disparition.

D'autre part, toute alliance stratégique demande une longue préparation. Il serait constructif que, dès aujourd'hui, les équipes des deux aéroports se rencontrent plus régulièrement et plus fréquemment. Les équipes seraient ainsi plus familiarisées à un travail en commun.

En conclusion, il est crucial pour la sauvegarde de l'infrastructure de proposer une audacieuse alliance stratégique :

- un aéroport à forte vocation économique (Roland Garros) ;
- l'autre orienté vers la défense (civile et militaire), le « low-cost » et/ou de loisirs aériens, avec un volet « centre de formation aux métiers de l'aéronautique » (Pierrefonds).

Il serait constructif que, dès aujourd'hui, les équipes des deux aéroports se rencontrent plus régulièrement et plus fréquemment.

2. Le droit à l'information

Pour le consommateur, la composition du prix du billet d'avion reste sujet à questionnement, combien coûte-t-il réellement ? Quels sont les bénéfices réalisés par les compagnies ? À quoi correspondent les taxes aéroportuaires et surcharge carburant ?

Par ailleurs, les consommateurs sont particulièrement mal informés quant aux procédures d'indemnisation lors des retards ou annulations de vols. Nombreux sont ceux qui sont pénalisés par l'absence d'informations pourtant réglementairement obligatoires. Il serait normal que les compagnies aériennes, de leur propre initiative, informent mieux les clients de leurs droits. Cette démarche relèverait d'un service après-vente de qualité²³.

Certaines méthodes commerciales sur Internet portent atteinte tant au droit du consommateur, qu'à la protection des données et de la vie privée.

En outre, certaines méthodes commerciales sur Internet portent atteinte tant au droit du consommateur, qu'à la protection des données et de la vie privée. Il en est ainsi, de la pratique de « l'*IP tracking* » qui consiste à modifier le prix du billet proposé sur Internet en fonction de la fréquence des visites sur le site par un même internaute.

Il n'existe pas d'instance indépendante capable d'expliquer et de clarifier le prix du billet d'avion. Dès lors, il devient indispensable d'en créer une qui éclairerait les consommateurs sur la composition et le coût réel du billet d'avion. Cela permettrait aux usagers de choisir leur compagnie en toute connaissance de cause.

Pour que cette structure soit efficace, elle doit être composée de l'ensemble des acteurs économiques et sociaux sans négliger les associations de consommateurs. Afin d'accéder à tous les documents et renseignements nécessaires à son bon fonctionnement, elle doit acquérir un véritable statut et être reconnue officiellement.

Enfin, il serait nécessaire de changer la présentation de la composition du prix du billet d'avion, en particulier la partie « taxes ». La présentation de « *la surcharge carburant* » comme une taxe ne peut être maintenue. La réalité économique de ce poste est reconnue mais pas sa classification. Présentée comme taxe, cela permet aux opérateurs de présenter faussement une donnée économique comme une contrainte fiscale. Il conviendrait de réintégrer ce paramètre dans la partie variable « *hors taxes* ».

23. Exemple de la S.N.C.F. en cas de retard de T.G.V.

conclusion



Cette note du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional sur la desserte aérienne de notre île est loin d'être exhaustive. Son but est d'abord de sensibiliser les élus, mais aussi la population sur les enjeux considérables de notre ouverture sur le monde.

Le but assumé de la note est de susciter des travaux futurs plus approfondis sur le thème de la desserte aérienne.

Grâce aux obligations de service public sur les transports aériens entre la France métropolitaine et les DOM²⁴, la desserte aérienne régulière et fréquente est une réalité. La structure des déplacements aériens de notre île montre une très forte polarité vers la Métropole et dans une moindre mesure vers Maurice.

*La surcharge
carburant,
le poste
le plus lourd,
est présentée
comme
une taxe
alors qu'elle
ne l'est pas.*

La présentation des tarifs des billets est particulièrement confuse. La surcharge carburant, le poste le plus lourd, est présentée comme une taxe alors qu'elle ne l'est pas.

Actuellement, le déplacement des Réunionnais est facilité avec la mise en place du dispositif de continuité territoriale. Ce dernier fait l'objet d'un financement conséquent. Il est utilisé par un nombre croissant de Réunionnais.

L'aéroport en soi est donc un passage incontournable. L'évolution du trafic aérien nous impose une évaluation permanente de nos structures aéroportuaires. La qualité de leurs installations, la performance de leurs services et leur accessibilité au plus grand nombre par leurs coûts doivent être une préoccupation constante de tous.

Un rapprochement opérationnel entre les deux aéroports de la Réunion est nécessaire pour maintenir la structure la plus faible, sans pour autant pénaliser Roland Garros dans son développement.

De plus, le renforcement des droits à l'information des consommateurs sur les obligations réglementaires est indispensable. Une protection contre la spéculation sur les billets d'avion est nécessaire.

Enfin, pour garantir l'application de ces dispositions, une instance indépendante pour un suivi et une évaluation doit être mise en place.

24. La Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et la Réunion.

annexes

ANNEXE N° 1

Carte du réseau

ANNEXE N° 2

*Statistiques de trafic aérien
pour l'aéroport Roland Garros*

ANNEXE N° 3

*Statistiques de trafic aérien
pour l'aéroport de Pierrefonds*

ANNEXE N° 4

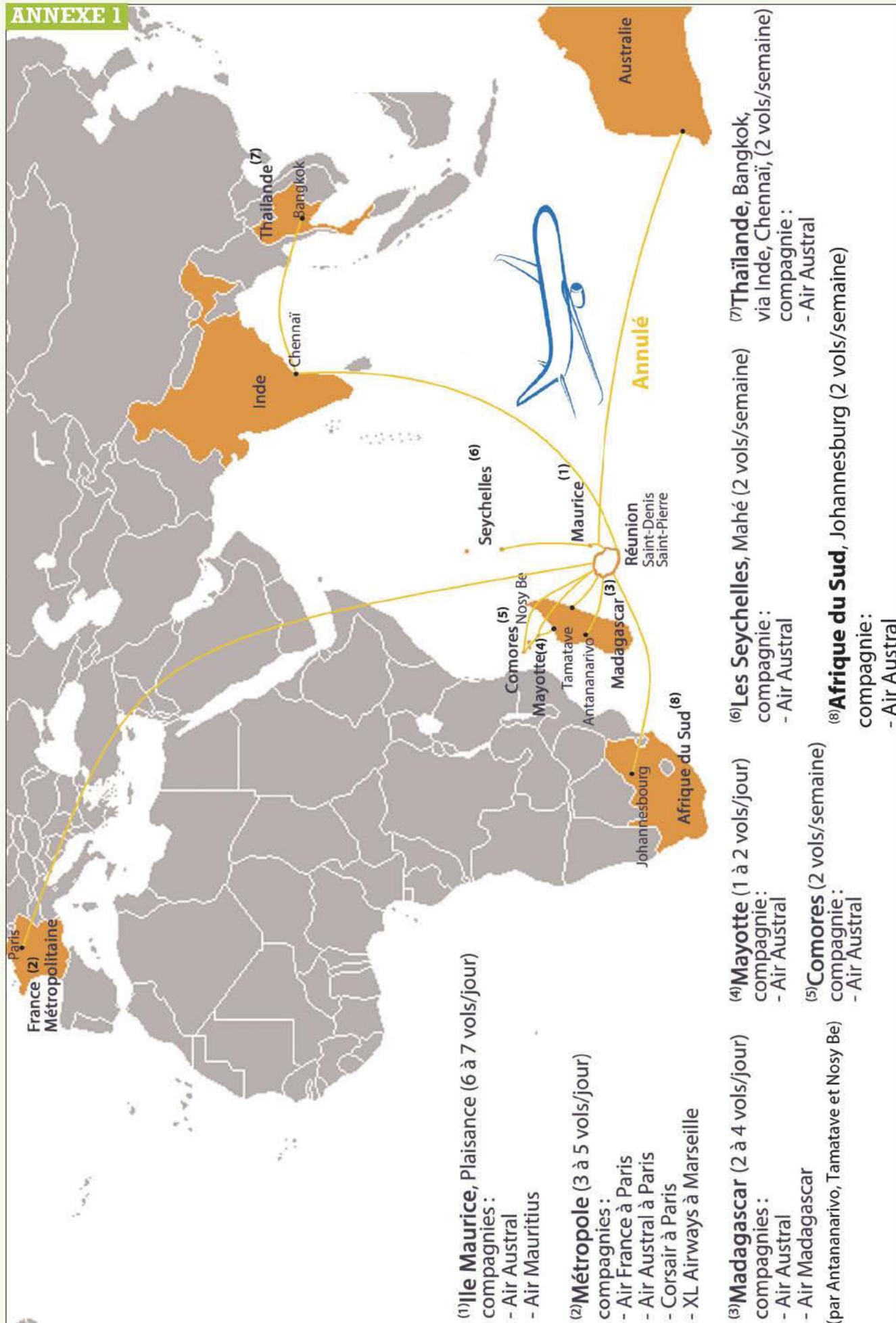
La transparence sur les taxes d'aéroport

ANNEXE N° 5

Remerciements

ANNEXE N° 6

*Composition de la Commission
« Aménagement, Développement durable,
Énergie et Déplacements »*



Statistiques de trafic aérien (passagers locaux) pour l'aéroport Roland Garros

Provenance	compagnies	Année 2011		Année 2012		Année 2013		janvier à juillet 2014
Destination		A + D	part marché	A + D	part marché	A + D	part marché	A + D
MÉTROPOLE	Air Austral	494 438	41 %	459 831	40 %	431 756	37,2%	225 393
	Air France	424 829	35 %	425 581	37 %	410 119	35,4 %	234 384
	Corsair	288 740	24 %	268 259	23 %	269 396	23,2 %	140 888
	XL Airways			3 292	0 %	48 320	4,2 %	30 907
	TOTAL	1 208 007		1 156 963		1 159 591		631 572
ÎLE MAURICE	Air Austral	236 087	53 %	207 941	47 %	233 757	50 %	133 317
	Air Mauritius	209 579	47 %	236 847	53 %	231 848	50 %	140 966
	Air Madagascar	151		158	0 %	235	0 %	
	Air France			9	0 %			
	Corsair	16						
TOTAL	445 833		444 955		465 840		274 283	
MAYOTTE	Air Austral	153 058	100 %	134 974	100 %	154 228	100 %	86 939
	XL Airways			1	0 %	2	0 %	182
	Air Madagascar							128
TOTAL	153 058		134 975		154 230		87 249	
MADAGASCAR	Air Austral	73 133	50 %	87 915	54 %	92 452	71 %	51 478
	Air Madagascar	72 687	50 %	74 819	46 %	38 373	29 %	22 007
	Air France	37		40	0 %	29	0 %	4
TOTAL	145 857		162 774		130 854		73 489	
THAÏLANDE	Air Austral	31 678		30 131	100 %	24 659	100 %	13 431
	TOTAL	31 678		30 131		24 659		13 431
REUNION	Air Austral	20 269	100 %	14 390	100 %	10 982	100 %	1 775
	Air Mauritius	11						
	TOTAL	20 280		14 390		10 982		1 775
COMORES	Air Austral	13 031	100 %	10 859	100 %	11 296	100 %	5 857
	TOTAL	13 034		10 859		11 296		5 857
AFRIQUE	Air Mauritius	69		201	2 %			
	Inter Air	19		5	0 %			
DU SUD	Air Austral	15 786	99 %	12 679	98 %	15 824	100 %	10 957
	TOTAL	15 874		12885		15 824		10 957
AUSTRALIE	Air Austral	18 504	100 %	9 747	100 %			
	TOTAL	18 504		9 747				
NOUVELLE CALÉDONIE	Air Austral	18 715	100 %	8 917	100 %			
	TOTAL	18 715		8 917				
SEYCHELLES	Air Austral	12 860	100 %	12 518	100 %	4 090	100 %	2 304
	TOTAL	12 860		12 518		4 090		2 304
INDE	Air Austral					2 054	100 %	2 194
	TOTAL					2 054		2 194
AUTRES	Air Austral	4				15	71 %	4
	Air France	16		19	100 %	6	29 %	
PAYS	Air Mauritius	572						
	TOTAL	592		19		21		4
TOTAL PASSAGERS		2 084 292		1 999 133		1 979 441		1 103 115

A : arrivée
D : départ

source : Aéroport Roland Garros



Crédit photo : Studio Lumière

Statistiques de trafic aérien pour l'aéroport de Pierrefonds

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variat° 2013/2012
passagers locaux	121 034	127 624	126 651	119 477	107 962	95 538	82 570	-13,6%
<i>internationaux</i>	93 014	97 769	94 022	95 273	87 682	81 167	71 667	-11,7%
<i>nationaux</i>	28 020	29 855	32 629	24 204	20 280	14 371	10 903	-24,1%
transit	0	50	0	0	116	236	178	-24,6%
TOTAL	121 034	127 674	126 651	119 477	108 078	95 774	82 748	-13,6%

source : Union des aéroports français

LA
TRANSPARENCE
SUR LES TAXES
D'AÉROPORT



AÉROPORT
DE LA RÉUNION
ROLAND GARROS

LE VOYAGE COMMENCE ICI



26.68* €

réellement perçus par
l'Aéroport de La Réunion
Roland Garros

*26.68€ sur un billet Réunion-Métropole en mars 2013



POUR BIEN COMPRENDRE CE QUE RECOUVRENT LES DITES "TAXES D'AÉROPORT"

	DÉCOMPOSITION DES "TAXES ET REDEVANCES" POUR UN VOL ALLER/RETOUR AU DÉPART DE LA RÉUNION	MONTANT
TAXES RÉELLES	Taxe aéroport perçue par l'aéroport de La Réunion Roland Garros à l'Aller	Montant fixé par décret ministériel tous les ans 9,50 €*
	Taxe aéroport perçue par l'aéroport de départ du vol retour : Paris, Maurice...	Tarifification propre à chaque aéroport
	Taxe Aviation Civile : à l'Aller et au Retour	Tarifification en fonction de la destination : européenne ou internationale
	Taxe Solidarité : à l'Aller et au Retour	Variable de 1 à 40€ en fonction de la destination et de la classe du billet
	Taxe Embarquement (Région Réunion)	Son montant est plafonné par l'État et fixé par le Conseil régional
REDEVANCES PAX AÉROPORTS	Redevance Passager perçue par l'aéroport de La Réunion Roland Garros	Tarifification propre à chaque aéroport en fonction de la destination : Réunion-Métropole : 17.18€ Réunion-Maurice : 12.18€
	Redevance Passager perçue par l'aéroport de départ du vol retour : Paris, Maurice...	Tarifification selon la destination propre à chaque aéroport
	Surcharge Compagnie	Montant non réglementé propre à chaque compagnie

*Tarif en vigueur en mars 2013

LES TAXES : QUI LES PERÇOIT ET À QUOI SERVENT-ELLES ?

La Taxe Aéroport

Elle est perçue par l'État et reversée à l'aéroport pour le financement des mesures de sûreté et de sécurité côté pistes, tels que les équipements et tous les moyens humains et matériels dédiés aux contrôles des passagers, des bagages à main et soute, les accès en zone réservée ainsi que le personnel et le matériel de lutte contre les incendies d'aéronef et le péril animalier.

La redevance passager

Elle est perçue par l'aéroport pour les services rendus au titre de l'utilisation de son aérogare par les compagnies aériennes et par les passagers.

Elle sert à financer toutes les installations et les aménagements destinés à l'accueil, à l'information et au traitement des passagers et de leurs bagages, ainsi que le système informatique à l'enregistrement et à l'embarquement et l'assistance aux personnes à mobilité réduite.

Elle varie suivant les aéroports et la destination du vol.

La Taxe Embarquement

En vigueur dans les régions de Guadeloupe, Martinique, Guyane et à La Réunion, son montant est fixé par le Conseil Régional. Elle est perçue par l'État et reversée aux budgets des Collectivités locales.

La Taxe de l'Aviation Civile

Elle est perçue par l'Etat et finance le fonctionnement de l'administration de l'Aviation Civile et l'aménagement du territoire. Uniforme sur l'ensemble des aéroports français son montant varie suivant les destinations européennes et internationales.

La Taxe de solidarité (dite Taxe Chirac)

Elle est perçue par l'Aviation Civile qui verse ensuite les fonds récoltés à Unitaid. Cette taxe mise en place par quatorze pays, sert à financer un programme d'aide humanitaire visant à aider les pays en voie de développement à lutter contre le sida, le paludisme, la tuberculose et autres pandémies.

La surcharge compagnie

Elle est perçue par la compagnie aérienne et couvre ses frais afin de financer la hausse du coût du pétrole, des primes d'assurances ou de ses obligations de sûreté. Sa tarification est propre à chaque compagnie.



LA TRANSPARENCE COMMENCE ICI...



Exemple avec un billet d'avion Réunion - Paris Aller/Retour

Prix total du billet	1010,76€
Montant des "taxes d'aéroport"	366,76€

**Montant réellement perçu par
l'aéroport de La Réunion Roland Garros 26,68€***

Soit : 7% des dites "taxes d'aéroport" et 2% du prix du billet

*taxe aéroport 9,50€ + redevance passager 17,18€ (taxe perçue uniquement à l'aller)



Exemple avec un billet d'avion Réunion - Maurice Aller/Retour

Prix total du billet	238,75€
Montant des "taxes d'aéroport"	117,75€

**Montant réellement perçu par
l'aéroport de La Réunion Roland Garros 21,68€***

*taxe aéroport 9,50€ + redevance passager 12,18€ (taxe perçue uniquement à l'aller)

Prix de billets observés en mars 2013

REMERCIEMENTS

- M. Alain ABADIE** *Ancien Secrétaire général d’Air Austral*
- M. Alain BERTRAND** *Chef de la division Régulation et développement durable à la Direction de la Sécurité de l’Aviation Civile Océan Indien (DSAC-OI)*
- M. Olivier BESNARD** *Chargé de mission DOM pour XL Airways*
- M. Robert BOURQUIN** *Directeur d’Air Mauritius à la Réunion*
- M. Michel BOYER** *Président du Conseil d’administration de LADOM*
- M^{me} Béatrice BRESSON-DUBOSCQ** *Ancienne Représentante régionale de Corsair Réunion*
- M. Alain CAILLABET** *Chef de cabinet à la DSAC-OI*
- M^{me} Yolaine COSTES** *Vice-présidente du Conseil régional déléguée à la mobilité et à la continuité territoriale*
- M. Ibrahim DINDAR** *Président du CNARM*
- M^{me} Maryse DOKI-THONON** *Directrice du Tourisme du Conseil régional*
- M. Philippe DOKI-THONON** *Président général de l’Union des Métiers et des Industries de l’Hôtellerie (UMIH)*
- M. Dominique ESPÉRONS** *Chef du département Surveillance et régulation à la DSAC-OI*
- M. Gérard ÉTHÈVE** *Consultant*
- M. Jean-Louis MAILLOT** *Directeur général des services de la CIVIS*
- M. Marie-Joseph MALÉ** *Président Directeur Général d’Air Austral*
- M. Lionel MONTOCCHIO** *Directeur de la Sécurité de l’Aviation Civile Océan Indien (DSAC-OI)*
- M. Théophile NARAYANIN** *Chef d’entreprise, Membre du CESER Réunion*
- M. Jean-Paul NOËL** *Président du Directoire Aéroport de la Réunion Roland Garros*
- M^{me} Sandrine PÉRIA-SIMBIN** *Chargée de mission à la mobilité Québec*
- M. Didier PRUGNIÈRES** *Directeur du Syndicat Mixte de Pierrefonds*
- M^{me} Sandra RABARITSIALONINA** *Déléguée régionale d’Air Madagascar à la Réunion*
- M. Aftab SANDOOYEA** *Directeur de la Mobilité du Conseil régional*
- M. Michel TEYCHENÉ** *Ancien Directeur régional d’Air France océan Indien*
- M. Pascal VIROLEAU** *Directeur de l’Association des Îles Vanille*

COMPOSITION DE LA COMMISSION
« AMÉNAGEMENT, DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ÉNERGIE ET DÉPLACEMENTS »

- M. Hugues ATCHY** *Secteur du Transport*
- M. Marcel BOLON** (*Vice-président*) *Confédération Générale des Planteurs et Éleveurs de la Réunion (C.G.P.E.R.)*
- M. Patrick CORRÉ** *Confédération Générale des Travailleurs de la Réunion (C.G.T.R.)*
- M. Jean-François FROMENS** *Association de chômeurs et les associations caritatives EMMAÛS, Association Père FAVRON et ATD QUART MONDE*
- M^{me} Marie LAFITTE** *Union Interprofessionnelle de la Réunion -Confédération Française Démocratique du Travail (U.I.R.-C.F.D.T.)*
- M. Amaury de LAVIGNE** *Fédération des entreprises du Commerce et de la Distribution (F.C.D.) et le Syndicat de l'Importation et du Commerce de la Réunion (S.I.C.R.)*
- M. Arnold LOUIS** *Confédération Française des Travailleurs Chrétiens (C.F.T.C.)*
- M. Éric MARGUERITE** (*Président*) *Caisse d'Allocations Familiales (CAF) et Caisse Générale de Sécurité Sociale (C.G.S.S.)*
- M. Thierry MOULAN** *Union Interprofessionnelle de la Réunion -Confédération Française Démocratique du Travail (U.I.R.-C.F.D.T.)*
- M. Gérard MOUTIEN** (*Rapporteur*) *Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (F.D.S.E.A.)*
- M. Michel OBERLÉ** *Association des Maîtres d'Ouvrages Sociaux (ARMOS)*
- M. Pierrick OLLIVIER** *Confédération Générale des Travailleurs de la Réunion (C.G.T.R.)*
- M. Pierre PAUSÉ** *Union Départementale des Associations Familiales (UDAF)*
- M. Christian PICARD** *Fédération Syndicale Unitaire (F.S.U.)*
- M. Alex SAVRIAMA** *Jeunes agriculteurs (J.A.)*
- M^{me} Yvette CHEN-YEN-SU** *Chargée d'études*

déclaration

DÉCLARATION DE M. THÉOPHANE NARAYANIN

REPRÉSENTANT DE LA CAPEB

La Commission « Aménagement, Développement durable, Énergie et Déplacements » du CESER sur le sujet de la desserte aérienne de la Réunion adopté le 19 septembre 2014, appelle de ma part des propositions et réflexions qui demandent l'analyse de la commission Ad Hoc et si nécessaire, l'intégrer dans la stratégie de cette desserte dans un souci d'évolution harmonieuse.

La taxe carburant, une véritable arlésienne qui ne rime à rien. Le consommateur paye en deux fois. La chute du Baril de Brent n'est pas prise en considération pas plus que les distances. Cette taxe uniforme est une véritable souricière avec beaucoup de complicité.

Unifier les deux aéroports, personne volontairement ne se mettra une balle dans les pieds. Une compétition saine s'impose. La CCIR habilitée à gérer l'aéroport Roland Garros de façon historique avec succès, reprendre du service à Pierrefonds ne peut être que légitime. Comme tous les monopoles aucune dynamique ne peut prospérer en mettant les deux aéroports sous un même contrôle. Cette notion de compétition doit prévaloir.

La mission de Pierrefonds, à la lecture du rapport paraît cohérente avec des initiatives privées en rapatriement sanitaire pour la zone océan indien, école de parachutisme et bien d'autres activités.

La continuité territoriale, un véritable fonds de commerce politique, passe droit, remerciement, n'est pas voué à son caractère social. Il faut un contrôle plus rigoureux, revoir une délégation aux instances consulaires avantage et intérêt du consommateur pour plus de transparence et de liberté.

Air Austral devenu public à 98 %, le caractère privé qui est de 2 % ne représente rien dans les conseils. Pour infos, la consommation de cette compagnie sur l'exercice 2013/2014 représente 250 millions de litres – 0,10 cts/litre, ce qui fait une marge brute de 25 millions d'euros. Sa mission d'origine, ouvrir le ciel et casser le monopole n'est plus d'actualité à moins que la continuité territoriale passe par Maputo et Lisbonne...

La capitalisation par les fonds publics doit performer vers une orientation publique de service aux plus démunis et non à une opération capitalistique pour gérer des pays qui n'attendent rien de la Région Réunion.

QUELQUES RAPPORTS ET AVIS DU CESER DE LA RÉUNION

- Éléments de réflexion sur le schéma de services collectifs de l'enseignement supérieur et de la recherche pour la Réunion – *avril 1999*
- L'OCM Sucre: quelques pistes de réflexion pour la prochaine OCM – *novembre 1999*
- Contributions-cadres du Conseil économique et social régional de la Réunion pour la préparation de la Loi d'Orientation pour l'Outre-Mer – *1999*
- La coopération régionale: un enjeu pour la Réunion? – *novembre 1999*
- Le dispositif « emploi-jeune »: d'une opportunité à un enjeu stratégique – *novembre 1999*
- Les déplacements à la Réunion: l'urgence des choix – *décembre 1999*
- Réflexions sur le Fonds Régional pour le Développement et l'Emploi – *juin 2000*
- Actes du séminaire sur la rénovation du bâti scolaire du 1^{er} degré – *avril 2001*
- Le schéma directeur portuaire de Port Réunion – *octobre 2001*
- La vie étudiante: un espace à construire – *décembre 2001*
- La desserte aérienne de la Réunion – *septembre 2001*
- Pour un dispositif répondant aux besoins de l'emploi à la Réunion – *septembre 2002*
- Enjeux et défis de la Réunion à l'horizon 2020 – *septembre 2002*
- Investissement local et fiscalité – *avril 2003*
- L'aménagement, la protection et la valorisation du littoral: un défi pour l'avenir – *octobre 2003*
- Quel projet de développement agricole pour la Réunion? – *décembre 2003*
- Contribution sur la continuité territoriale – *juin 2004*
- Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences – *octobre 2004*
- Contribution sur l'emploi dans les secteurs de la santé, du médico-social et du social – *novembre 2004*
- Bilan de mandature 1998-2004
- Pour une meilleure coopération régionale au départ de la Réunion dans l'océan Indien – *juillet 2005*
- La Validation des Acquis de l'Expérience: un enjeu de taille et une réelle opportunité – *décembre 2006*
- Avis sur le projet de contrat de projets État/Région/Département 2007-2013 – *février 2007*
- Le foncier et l'immobilier économiques à la Réunion – *mars 2007*
- Le congé solidarité: une solution pour la Réunion – *octobre 2007*
- Avis sur le projet présidentiel pour le développement économique de l'Outre-mer – *octobre 2007*
- Premières réflexions sur le projet de loi programme pour le développement économique et la promotion de l'excellence outre-mer – *mars 2008*
- Contribution sur la communication de la commission européenne sur la stratégie pour les RUP – *avril 2008*
- Avis sur le projet de loi programme pour le développement économique et la promotion de l'excellence outre-mer – *mai 2008*
- Avis sur le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement – *juin 2008*
- Avis complémentaire sur la saisine rectificative relative au projet de loi de programme pour le développement économique et la promotion de l'excellence Outre-mer – *juillet 2008*
- L'apprentissage: une voie de formation contribuant au développement humain – *novembre 2008*
- Les associations, acteurs essentiels du secteur social et médico-social: des contraintes; un défi – *novembre 2008*
- Quel aménagement pour les mi-pentes de la Réunion à l'horizon 2030? – *novembre 2008*
- Avis sur le rapport « Révision à mi-parcours du dispositif de l'octroi de mer » – *janvier 2009*
- Avis préparé par la commission « Développement économique » sur le rapport d'étude concernant l'évaluation des aides publiques en faveur des entreprises de la Réunion – *février 2009*
- Première contribution du C.E.S.R.: Réorganisation territoriale de la Réunion (*Version du 27 février 2009*)
- Avis sur le projet de schéma régional des formations sanitaires et sociales – *mars et juillet 2009*
- Contribution aux États généraux de l'Outre-mer – *juillet 2009*
- Avis sur les États généraux de l'Outre-mer – Réunion – *août 2009*
- Avis sur le projet de Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Réunion 2010-2015 (SDAGE) – *septembre 2009*
- Avis sur le projet de SAR – *octobre 2009*
- Avis sur les projets de décrets découlant de la LODEOM – *novembre et décembre 2009*

- Avis sur le rapport mesure 2.15 « ingénierie financière - capital investissement » du POE FEDER 2007-2013 - création d'un fonds commun de placement à risque souscription du Conseil régional au fonds d'investissement – décembre 2009
- Contribution « Renforcer les capacités d'évaluation des politiques publiques à la Réunion à partir de l'exemple des programmes européens » – mars 2010
- Rapport « Pour une île lettrée » – septembre 2010
- Note intitulée « Les Technologies de l'Information et de la Communication - Un enjeu majeur » – septembre 2010
- Rapport intitulé: « L'électricité: un enjeu de développement pour la Réunion » – octobre 2010
- Note intitulée « Les Mahorais: de l'accueil à l'écueil: changer de regard » – octobre 2010
- Bilan de mandature 2005-2010 – novembre 2010
- Avis sur la note d'orientation générale relative au Contrat de Plan Régional de Développement des Formations (C.P.R.D.F.) – novembre 2010
- Avis sur les rythmes scolaires – novembre 2010
- Avis sur 3 projets de décrets: RSA, CUI et RSTA – décembre 2010
- Avis sur le projet de décret portant extension du régime de retraite complémentaire obligatoire aux collaborateurs d'exploitation et d'entreprise agricole et aux aides familiales dans les DOM – décembre 2010
- Avis sur le projet de décret portant sur la revalorisation du Revenu de Solidarité Active (RSA) dans les Départements d'Outre-mer, à Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre et Miquelon – février 2011
- Note: « Les personnes âgées: anticiper les risques et les besoins » – juin 2011
- Avis sur le projet de loi portant réforme des ports d'Outre-mer – août 2011
- Avis sur le Contrat de Plan Régional de Développement des Formations Professionnelles (CPRDFP) – septembre 2011
- Avis sur la Stratégie de Cohérence Régionale de l'Aménagement Numérique (SCoRAN) – septembre 2011
- Premières réflexions sur la stratégie des RUP – juin 2012
- Avis sur le projet de charte du Parc national de la Réunion – novembre 2012
- Contribution à la concertation nationale sur la refondation de l'École de la République – octobre 2012
- Avis sur le projet de Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie de la Réunion (SRCAE) – février 2013
- Note sur l'article 349 du TFUE – février 2013
- Contribution dans le cadre de la réflexion menée sur le soutien aux entreprises en difficulté – mars 2013
- Avis sur le projet de loi de décentralisation et de réforme de l'action publique – mars 2013
- Avis sur le projet de stratégie réunionnaise de la biodiversité 2012-2020 – avril 2013
- Première contribution des Commissions concernant les priorités stratégiques de la Réunion à l'horizon 2020 – mai 2013
- Contribution dans le cadre de l'instance de concertation sur les régimes de défiscalisation en Outre-mer – juin 2013
- Note intitulée « notre système de santé malade de ses paradoxes?.. » et synthèse des avis des Commissions – juin 2013
- Réponse à la saisine du Président de la Région Réunion sur la problématique des carburants – juillet 2013
- Avis sur le Projet de Stratégie Intégrée Plurifonds (PSIP) programmes communautaires 2014-2020 – septembre 2013
- Avis sur le projet d'article DB20 du projet de loi de finances 2014 : « Recentrage sur les bas salaires de l'exonération des cotisations employeurs outre-mer » – septembre 2013
- Avis sur l'actualisation du Schéma Régional des Formations Sanitaires et Sociales (SRFSS) – novembre 2013
- Avis sur la démarche de suivi et d'évaluation du Contrat de Plan Régional de Développement des Formations Professionnelles (CPRDFP) – novembre 2013
- La gestion prévisionnelle des emplois et des compétences: de l'outil de prévision à la démarche collective d'anticipation: enjeux et perspectives – novembre 2013
- Rapport « La politique d'exonérations de cotisations sociales et leurs impacts sur l'emploi à la Réunion depuis 1990 - E = MC2 » – novembre 2013
- Avis sur Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de la Réunion (SRIT) – janvier 2014
- Bilan de mi-mandature 2011-2013 – février 2014
- Diabète et santé publique à la Réunion: comment transformer un cercle vicieux en un cercle vertueux ? ... – mai 2014
- Avis sur la procédure écrite du CNS. Rapports Annuels d'Exécution 2013 des programmes européens FEDER CONVERGENCE, FSE, FEADER, 2007-2013

Les rapports mentionnés ci-dessus ainsi que les avis du Conseil économique, social et environnemental régional sur saisine du Conseil régional, du Conseil général, de l'État, sur différents documents d'orientation, de planification, de schéma, sont à votre disposition au CESER, peuvent vous être adressés sur simple demande, ou sont consultables et téléchargeables sur le site: www.ceser-reunion.fr

