



== MISSION D'ANALYSE ==

---

# 18 PROPOSITIONS POUR RENFORCER LA CONNECTIVITÉ DES TERRITOIRES

---

Le 05/04/2019,

RAPPORT REMIS A :

**M. JEAN-YVES LE DRIAN**  
**MINISTRE DE L'EUROPE ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**  
&  
**M. JEAN-BAPTISTE LEMOYNE,**  
**SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUPRÈS DU MINISTRE DE L'EUROPE ET**  
**DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

**RAPPORTEURS :**

M. Georges **RUDAS**                      Président de l'Institut Français du Tourisme  
M. Jean-Luc **MICHAUD**                Président exécutif de l'Institut Français du Tourisme

---

**COORDINATION par le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères :**

M. Clément **LALOUX** : chef de la « Mission de la Promotion du Tourisme »  
Mme Bénédicte **LANGLAIS** : chargée de mission « Connectivité des territoires »

**REDACTION :**

M. Benjamin **MALATERRE**, Patrick **EVENO**

---

# TABLE DES MATIÈRES

---

Lettre de Mission.....	3
<b>Introduction.....</b>	<b>5</b>
A/ Le tourisme : pilier de l'économie française.....	5
B/ Le tourisme : une économie de l'offre, où l'accessibilité des territoires est un facteur déterminant.....	5
C/ Vers une meilleure répartition des flux touristiques au travers d'une nouvelle stratégie de connectivité des territoires ?.....	6
<b>Synthèse et remerciements du Président de l'IFT.....</b>	<b>7</b>
<b>État des lieux de l'existant.....</b>	<b>8</b>
A/ Le transport aérien en France.....	8
B/ Les acteurs et professionnels de l'industrie touristique.....	16
<b>Analyse des forces et des faiblesses.....</b>	<b>28</b>
A/ Les infrastructures de transports.....	28
B/ le pavillon français en perte de vitesse.....	33
C/ La structure socio-économique de la France.....	34
D/ La gouvernance du tourisme.....	37
<b>Les recommandations.....</b>	<b>43</b>
<b>I/ Les pistes d'amélioration et propositions réalisables à court terme.....</b>	<b>43</b>
Axe 1 : création d'un point focal à destination des opérateurs du transport et du tourisme.....	43
Axe 2 : renforcement du rôle d'Atout France sur la promotion de l'accessibilité des territoires.....	43
Axe 3 : renforcement du rôle de la SNCF dans la connectivité terre-air.....	44
Axe 4 : actions nécessitant l'appui du MEAE.....	44
<b>II/ Les pistes d'amélioration et propositions réalisables à moyen terme.....</b>	<b>45</b>
Axe 1 : stratégie de développement de la connectivité aérienne et défense du pavillon français.....	45
Axe 2 : intermodalité : faciliter les accès aux gares et aéroports aux autocaristes.....	46
Axe 3 : mobiliser les ambassades pour accueillir des ateliers BtoB dédiés à la création de stratégies « gagnant-gagnant » entre la France et le pays hôte en matière d'attractivité touristique.....	46
<b>III/ Les pistes d'amélioration et propositions réalisables à plus long terme.....</b>	<b>46</b>
Axe 1 : renforcer l'attractivité des aéroports régionaux en améliorant leur accessibilité.....	46
Axe 2 : acter une stratégie de développement durable de l'aéroport d'Orly.....	47
Axe 3 : améliorer la connaissance sur les impacts économiques des accords aériens passés avec des grands pays à fort potentiel, à commencer par la Chine.....	47
Axe 4 : fiscalité et taxes : réétudier l'assiette des taxes, étudier, globaliser, comprendre la concurrence, accepter la mondialisation et capter les investissements étrangers.....	47
<b>Conclusion : concertation, coordination, stratégie, promotion.....</b>	<b>49</b>
A/ Synthèse à propos des recommandations clés.....	49
B/ Méthodologie de mise en œuvre : vers un dispositif participatif, novateur et pérenne.....	50
Annexes.....	52

---

# LETTRÉ DE MISSION

---



SECRETARIAT D'ÉTAT AUPRÈS DU MINISTRE DE L'EUROPE ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

*Le Secrétaire d'État*  
2018-1406048

Paris, le 27 JUIN 2018

Monsieur le Président,

Monsieur le Président exécutif,

Première destination au monde pour les visiteurs étrangers, la France a accueilli en 2017 près de 87 millions de touristes étrangers. Ces chiffres sont extrêmement positifs. Pour autant, la concurrence internationale se présente chaque année plus vivace. L'émergence de nouveaux pays et de nouvelles destinations d'accueil est un défi majeur des années à venir, que nous devons collectivement nous préparer à relever.

La France doit maintenir et renforcer sa position sur le marché croissant du tourisme mondial. Le tourisme est en effet un atout majeur pour le développement social et économique de notre pays et de ses territoires. Le développement de l'activité touristique en France est donc l'une des priorités du Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères. Notre objectif est ambitieux : accueillir 100 millions de touristes et atteindre 60 milliards d'euros de recettes en 2020. Cette croissance, de près de 15% sur trois années, nécessite la revalorisation de la connectivité des territoires.

C'est pourquoi, le Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères, Monsieur Jean-Yves LE DRIAN, vous a demandé d'identifier les différents leviers permettant de renforcer la connectivité de nos territoires, lors du conseil de pilotage du tourisme, le 4 juin 2018. L'Institut français du tourisme regroupant de nombreux acteurs du secteur du tourisme, vous occupez une position privilégiée pour proposer de nouvelles pistes de développement de l'activité touristique de notre pays et donc de la connectivité de nos régions. En complément des travaux en cours des Assises nationales du transport aérien, vous veillerez à identifier les leviers touristiques capables de renforcer la desserte aérienne des territoires, métropolitains et ultramarins.

L'approche à adopter doit être globale et prendre en compte : les attentes des acteurs du transport, les enjeux de l'intermodalité ainsi que le rôle des destinations dans la structuration et la promotion de leurs offres touristiques. Une attention particulière doit être portée au rôle du hub de Paris et à la stratégie des compagnies aériennes du pavillon français. Le plan d'action qui sera défini par vos travaux devra impliquer l'ensemble des acteurs concernés et devra pouvoir se décliner dans les régions.

.../...

Monsieur Georges RUDAS  
Président  
Monsieur Jean-Luc MICHAUD  
Président exécutif  
INSTITUT FRANÇAIS DU TOURISME

Votre mission consistera notamment à :

- Faire un état des lieux et définir des destinations prioritaires, en liaison avec les comités régionaux du tourisme et leurs stratégies de promotion régionales sur les marchés étrangers ;
- Identifier les éventuels obstacles rencontrés en termes de connectivité aérienne : intermodalité, offres touristiques, déficit de notoriété, etc. ;
- Mettre en valeur les liens entre développement de la connectivité des régions et développement touristique de ces régions et envisager les moyens de développer des offres réceptives avec certains marchés étrangers sur les destinations françaises ;
- Proposer une méthodologie de mise en réseau des acteurs, qui rationalise les méthodes et les moyens et qui réponde à nos objectifs en matière de développement de l'activité touristique.

Dans le cadre de votre mission, vous travaillerez en étroite collaboration avec les services du Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, plus particulièrement la Direction des entreprises, de l'économie internationale et de la promotion du tourisme, placée sous l'autorité de la Direction générale de la mondialisation (DGM/DEEIT). Le Ministère vous attribue par ailleurs des moyens financiers nécessaires à la bonne conduite de votre mission.

Je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Jean-Baptiste LEMOYNE

---

# INTRODUCTION

---

## **A) Le tourisme, pilier de l'économie française**

Selon les chiffres de l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), le tourisme international connaît un taux de croissance qui ne faiblit pas : +6% pour l'année 2018 représentant 1,4 milliard d'arrivées touristiques internationales. Dans ce contexte, et avec près de 90 millions d'arrivées de touristes internationaux en 2018, la France semble pour l'instant conforter sa place de leader mondial sur ce secteur.

Bien que cette fréquentation provienne à 80% des pays européens, la croissance est aujourd'hui tirée par l'Asie-Pacifique (+8%), en particulier l'Asie du Sud-Est (+10%) et l'Asie du Sud (+9%), et l'Europe (+7%) portée par le dynamisme de l'Europe occidentale et de l'Europe méridionale et méditerranéenne (+8% dans les deux cas). L'Afrique (+6%), le Moyen-Orient (+4%) et les Amériques (+3% au global, et +8% pour l'Amérique du Sud) enregistrent également des résultats très positifs.

Selon le nouveau mode de calcul de la Banque de France, la France, avec une recette enregistrée de 53,7 milliards d'euros, passerait cette année au 3<sup>ème</sup> rang en termes de recettes procurées par le tourisme international, derrière les États Unis et l'Espagne. Enfin, l'industrie du tourisme représente 7,3 % du Produit Intérieur Brut de la France et près de deux millions d'emplois

**Si la France est globalement attractive, il est à noter de grandes disparités entre ses territoires.**

Paris reste la capitale mondiale en matière de tourisme, la côte d'Azur reste très attractive et les activités Alpines d'hiver complètent ce podium. Ces trois destinations correspondent rigoureusement aux trois premières destinations aéroportuaires, que sont Paris, Nice-Côte d'Azur, Lyon-Saint Exupéry, seuls aéroports à dépasser les 10 millions de passagers par an.

## **B) Le tourisme : une économie de l'offre, où l'accessibilité des territoires est un facteur déterminant**

De par son caractère protéiforme et international, le développement touristique d'un pays est intrinsèquement relié au développement de la connectivité de ses territoires et de sa politique de transport intermodale.

La France, poids lourd en matière d'arrivées touristiques internationales, a une situation en matière de connectivité aérienne, très différente de ses voisins et concurrents européens. En effet, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni, bien qu'ayant moins d'aéroports que la France, ont un trafic et un volume global d'arrivées de passagers supérieurs. Au-delà des spécificités géographiques, d'organisations et d'infrastructures de chacun de ces pays, cela doit nous amener à nous poser la question de notre stratégie nationale en matière de transport au sens large et de transport aérien en particulier.

Au-delà de la région Ile de France et de la région Sud, la France, riche d'une multitude de destinations touristiques, d'une offre d'activités touristiques de loisirs variés (balnéaire, culturelle, shopping, nature, sport, mémoire, bien être...), et de tourisme d'affaires (foires, salons, congrès, réunions,...) peine à développer des liens aériens internationaux directs vers les régions.

Cela résulte non seulement de nombreux facteurs d'une part conjoncturels liés à la saisonnalité de l'activité touristique, et d'autre part structurels issus de l'histoire de l'aménagement du territoire français, mais également à la stratégie actuelle en matière de connectivité des territoires.

**C) Vers une meilleure répartition des flux touristiques au travers d'une nouvelle stratégie de connectivité des territoires ?**

Au-delà de l'objectif volumétrique des 100 millions de touristes, pour une recette de 60 milliards d'euros d'ici 2020, la volonté affichée du Gouvernement est de mieux répartir les flux touristiques sur l'ensemble des régions.

Partant de cet objectif, de nombreuses questions quant à l'évolution stratégique du transport aérien nous interpellent. La stratégie « de hub » par rapport à celle du « *point à point* » au niveau mondial, est-elle en déclin ? Réservée à des stratégies d'états et non plus des compagnies ? L'abandon récent du programme A380 en est-il la démonstration ?

Les compagnies « *Low Cost* » fortes en termes de volume de passagers mais fragiles sur le plan du business model, peuvent-elles s'imposer sur le long courrier ?

L'évolution des consciences concernant les pratiques environnementales sont-elles en train de modifier notre manière de voyager et notre approche aux modes actuels de transports ?

Tant de thématiques qui nous conduiront à proposer 18 recommandations dont l'objectif sera d'améliorer l'attractivité touristique de l'ensemble des destinations françaises au travers de la question centrale de la place du transport aérien dans la stratégie touristique de la France.

---

# SYNTHESE ET REMERCIEMENTS DU PRESIDENT DE L'IFT

---

Nous le savons, la connectivité de nos territoires est un sujet majeur. Et nous en sommes persuadés, couplée avec une stratégie de structuration de l'offre, l'amélioration de la desserte aérienne de nos régions constituera l'un des moteurs principaux pour un développement touristique durable de nos territoires.

L'amélioration de la connectivité aérienne et intermodale, objectif affiché du Gouvernement, permettra d'une part d'accélérer la pénétration dans le marché du tourisme international de nos différents territoires ; et d'autre part, sera un élément supplémentaire de fidélisation pour les touristes étant déjà venus faire un premier séjour en France. Ce travail, doit nécessairement passer par une refonte de la stratégie française en matière de desserte aérienne, dans lequel les acteurs du pavillon français, ambassadeur de la marque France à l'international, doivent se renforcer et opter pour une stratégie de développement offensive.

Ce travail d'amélioration de la connectivité de nos territoires, doit être accompagné par un travail supplémentaire au niveau de la promotion. Atout France, bras armé de l'Etat en matière de promotion touristique de nos territoires, effectuent un travail considérable depuis ces dix dernières années pour mettre en lumière les régions françaises, au travers : de son réseau, de ses campagnes de promotion et de la constitution des 23 contrats de destination. Cette stratégie a fait ses preuves et a permis de créer de véritables marques territoriales reconnues à l'international. Toutefois, l'accessibilité des destinations et la desserte aérienne des régions françaises peuvent être mieux valorisées auprès des pays émetteurs de touristes internationaux.

Enfin, la connectivité étant un sujet majeur pour l'ensemble des parties prenantes du secteur du tourisme, il nous semble aujourd'hui important de mettre en place une instance, ou structure de type « guichet unique », qui permettrait de faciliter les échanges et la mise en avant des sujets majeurs auprès du Gouvernement. Cette instance, aurait pour objectif d'améliorer et faciliter la coordination et la communication entre d'un côté les différents acteurs du tourisme (incluant les acteurs du transport), et de l'autre les organismes institutionnels.

\*\*\*

L'Institut Français du Tourisme, de par sa neutralité, souhaite donc porter à la connaissance de Monsieur le Ministre Jean-Yves Le Drian et le Secrétaire d'État Monsieur Jean-Baptiste Lemoyne, 18 recommandations sous la forme d'une feuille de route. Je tiens particulièrement à remercier l'ensemble des acteurs auditionnés ainsi que les services de la Mission de la Promotion du Tourisme du MEAE, sans qui, ce travail n'aurait pas pu être réalisé.

La France a de très nombreux atouts naturels et possède surtout un écosystème de professionnels du tourisme variés et volontaires, tous prêts à travailler dur pour mettre en lumière l'ensemble de nos destinations.

Je suis quant à moi persuadé que nous possédons, dès aujourd'hui, toutes les clés pour acter notre réussite de demain. Les professionnels du tourisme, au côté du Gouvernement, sont prêts à relever les différents défis afin que la France garde sa position parmi les leaders mondiaux du secteur du tourisme.

Georges Rudas  
Président de l'IFT



# ÉTAT DES LIEUX DE L'EXISTANT

## A/ Le transport aérien en France

Le transport aérien en France est une formidable industrie, qui participe de notre positionnement comme première destination touristique mondiale.

La fréquentation des aéroports français a progressé de 4,8% en 2018, avec 206,4 millions de passagers, dopée par la progression des compagnies aériennes à bas prix et des flux internationaux. Cette croissance reste toutefois en-dessous de la moyenne européenne (+5,4% dans l'UE), et inférieure à celle de 2017 (+5,7%). Les compagnies « *low-cost* » restent le principal moteur de la croissance. Elles représentent maintenant 32% du trafic national.

Toujours selon l'union des aéroports français et francophones associés (UAF&FA) les flux internationaux ont, eux aussi, contribué à accroître le trafic grâce à une progression de 5,7% en 2018 en France métropolitaine, contre 2,4% seulement pour le trafic intérieur.

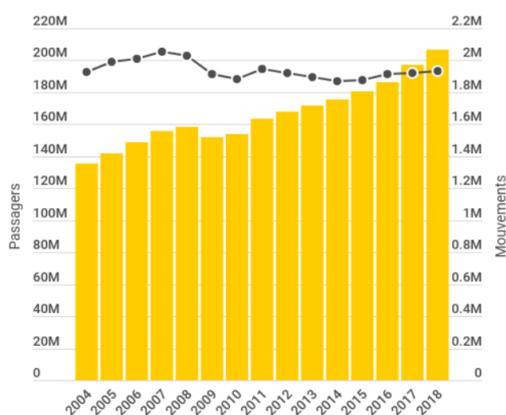
Les chiffres présentés ci-dessous ont fait l'objet d'un suivi de 14 années entre 2004 et 2018.

### 1-Évolution du nombre de passagers

#### Les chiffres clés 2018

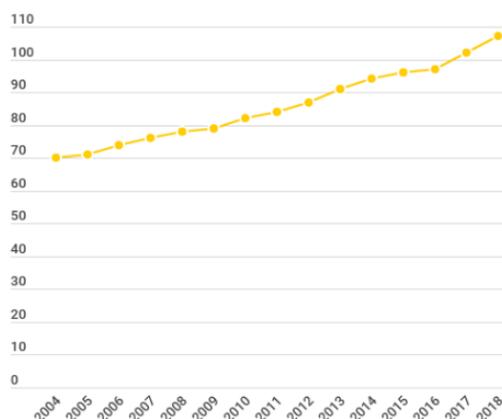


#### **Évolution entre 2004 et 2018 : \*du trafic aérien commercial**



Source UAF&AF, 2018

#### **\*de l'emport moyen**



Source UAF&AF, 2018

Le nombre de passagers commerciaux est passé en 14 ans de 135 millions à 206 millions, soit une augmentation de +52,4% alors que le nombre de mouvements reste quasi stable à 1,93 million.

C'est essentiellement la capacité des compagnies aériennes à augmenter l'emport moyen de passagers qui explique cette augmentation par l'évolution de la capacité des aéronefs et une gestion commerciale dynamique.

## 2-Répartition du trafic aérien national et international

Les perspectives du transport aérien mondial sont extrêmement positives. L'association des compagnies aériennes internationales (IATA, dont le CEO est Alexandre de Juniac, ancien PDG d'Air France) prévoit que le nombre de passagers devrait être multiplié par deux pour atteindre 8,2 milliards de voyageurs en 2037, après avoir déjà doublé sur les vingt dernières années.

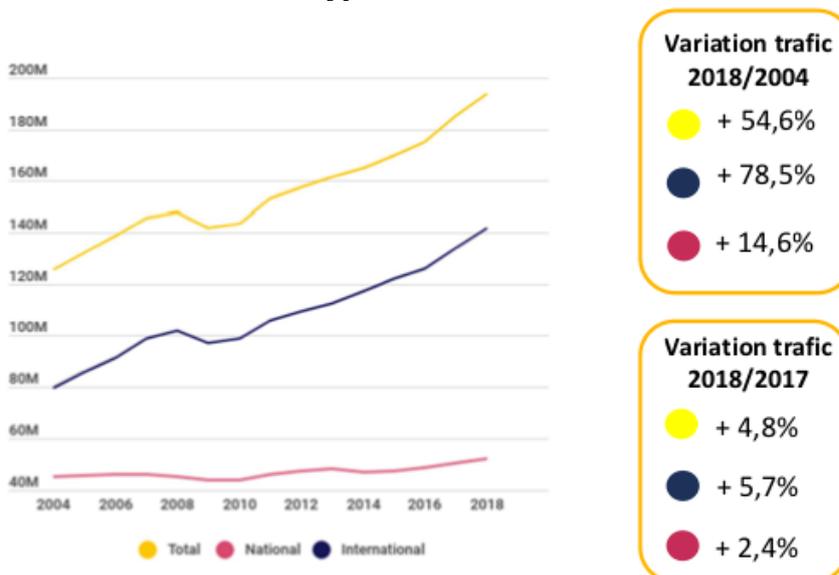
Le classement des principaux marchés va être complètement modifié. Dès 2025, la Chine deviendra le premier marché aérien mondial, avec 1,6 milliard de passagers en 2037, soit un milliard de plus qu'aujourd'hui. Ce marché devancera ainsi le numéro un actuel, les États-Unis. L'Inde et l'Indonésie, respectivement en septième et dixième position deviendront les 3<sup>èmes</sup> et 4<sup>èmes</sup> marchés. Le continent européen suscite des inquiétudes car le Brexit devrait avoir des conséquences négatives sur le trafic entre le Royaume-Uni et ses principaux partenaires européens

Depuis 15 ans nous ne pouvons que constater l'importance, voire la prépondérance du trafic international dans la croissance du trafic en France.

### Évolution de la répartition du trafic aérien national et international :



### Évolution des différents types de trafic :



Une croissance qui s'accélère, en 2017 : elle a été de 8,1% au niveau mondial, la plus forte progression depuis 2004.

### **Répartition du Trafic aérien : France – international**

Près de 60% du trafic international est réalisé avec l'Europe.

	Passagers 2017 (en Mn)	Passagers Evol. 17/16
Union Européenne (UE28)	75,96	6,58%
International hors UE	55,91	6,99%
<b>TOTAL</b>	<b>131,87</b>	<b>6,75%</b>

Source DGAC 2017

La croissance avec les pays hors Union Européenne est la plus marquée, celle avec l'Union Européenne reste toutefois supérieure à la moyenne. Le trafic domestique ne croît pas à la même vitesse que le trafic international.

### **Trafic France – international par continent**

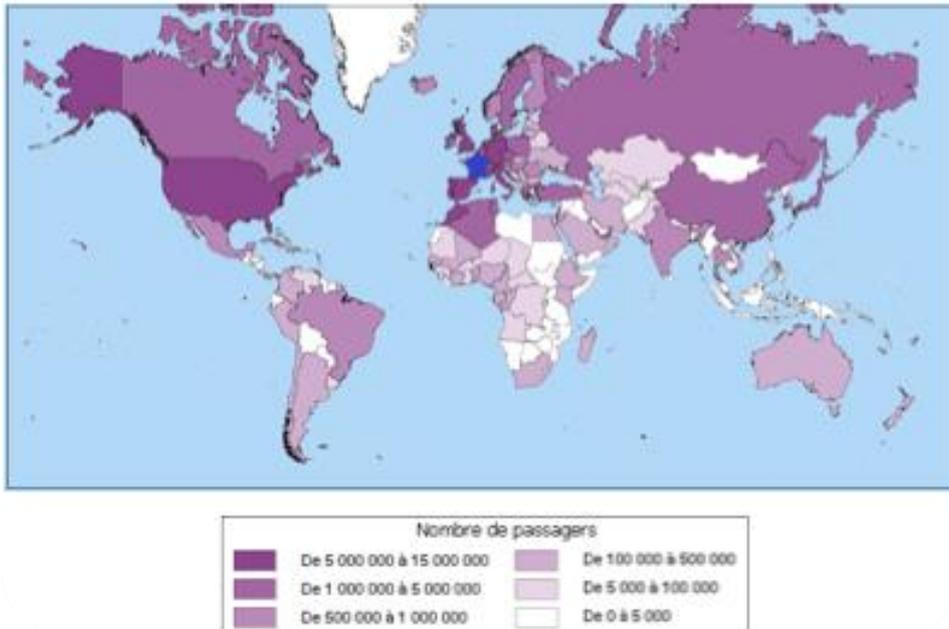
L'Afrique est le continent qui apporte la plus forte croissance.

Continent OACI	Passagers 2017 (en Mn)	Passagers Evol. 17/16
Afrique	18,60	8,87%
Amérique	14,55	5,42%
Asie	12,28	6,25%
Europe	85,99	6,61%
Océanie	0,45	6,73%
<b>TOTAL</b>	<b>131,87</b>	<b>6,75%</b>

Source DGAC 2017

Seuls l'Amérique du nord et du sud sont en deçà de la croissance globale. L'Europe, malgré un volume déjà très conséquent, continue de croître à un rythme soutenu.

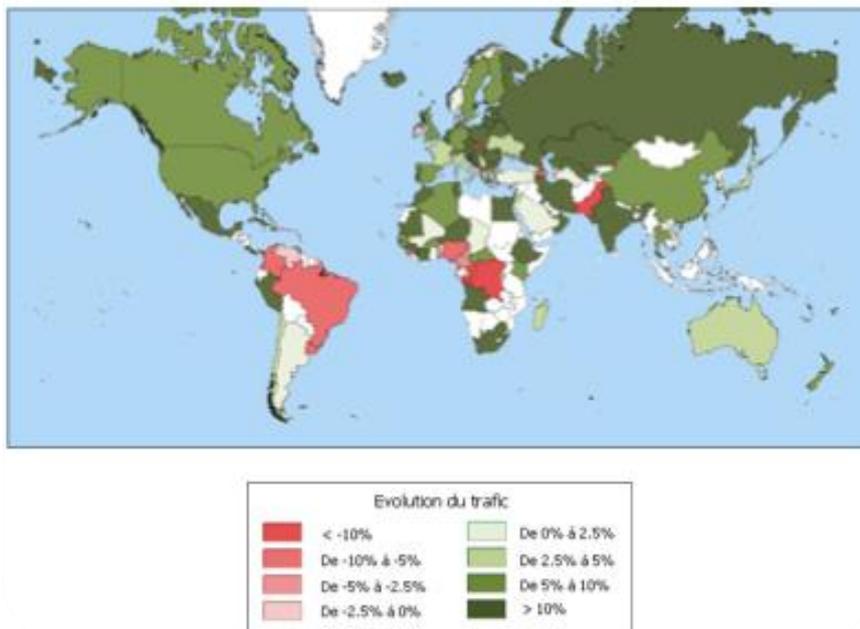
### Volume du trafic de passagers des aéroports français à l'international



Source DGAC 2017

Hors Europe, Maghreb et Turquie, ce sont naturellement les USA qui génèrent le plus de passagers, tout comme la Russie et la Chine

### Evolution du trafic de passagers des aéroports français à l'international



Source DGAC 2017

Hormis l'Amérique latine, le Brésil est même en forte baisse, tous les continents sont en progression. L'Afrique reste le continent apportant la plus forte croissance. L'évolution du trafic des passagers démontre clairement un glissement de la croissance depuis les pays occidentaux en particulier vers les

pays de l'Europe de l'est et les pays asiatiques. La Chine, par exemple, représente aujourd'hui près de deux millions de touristes en France et constitue, de loin, le premier pôle de recette des visas.

### Métropole : liaisons radiales

Avec plus de 51% du trafic français, les plateformes parisiennes continuent de représenter plus de la moitié du trafic même, si cette part est en constante diminution. Bien qu'en légère baisse par rapport à 2017, la croissance des aéroports parisiens de +3,8% en 2018 est le reflet de bons résultats de la fréquentation touristique de la France.

Trafic 2017 ville à ville (dans les 2 sens)		Passagers	Evol. 17/16
PARIS	TOULOUSE	3 249 562	-0,1%
PARIS	NICE	3 079 695	3,5%
PARIS	MARSEILLE	1 632 417	1,1%
PARIS	BORDEAUX	1 518 505	-7,1%
PARIS	MONTPELLIER	941 395	9,9%
PARIS	BIARRITZ	717 859	2,0%
PARIS	LYON	675 405	4,8%
PARIS	AJACCIO	579 342	5,7%
PARIS	BREST	533 010	0,7%
PARIS	NANTES	516 642	3,6%
PARIS	PAU	482 726	-5,5%
PARIS	BASTIA	480 289	2,8%
PARIS	TOULON	379 626	-3,0%
PARIS	CLERMONT-FERRAND	276 689	-4,1%
PARIS	BALE/MULHOUSE	255 433	-5,8%
PARIS	FIGARI	245 132	11,6%
PARIS	PERPIGNAN	232 912	4,7%
PARIS	CALVI	155 961	0,1%
PARIS	TARBES/LOURDES	139 778	24,1%
PARIS	RENNES	131 680	-2,2%
PARIS	LORIENT	87 581	-11,8%
PARIS	QUIMPER	72 949	-7,2%
PARIS	RODEZ	49 630	13,4%
PARIS	CASTRES	43 877	7,7%
PARIS	BRIVE	43 826	4,1%
PARIS	AGEN	37 036	-7,1%
PARIS	AURILLAC	31 456	3,5%
PARIS	LANNION	21 338	-25,8%
PARIS	LIMOGES	6 615	-9,1%
PARIS	LE PUY-EN-VELAY	6 315	-9,6%
AUTRES (< 5 000 pax)		6 732	n.s.
<b>TOTAL</b>		<b>16 631 413</b>	<b>0,9%</b>

Source DGAC 2017

Les liaisons depuis et vers Paris n'évoluent que dans de rares aéroports, alors que l'évolution globale est de plus de 6%. Si Nice connaît une progression organique, Lyon et Nantes doivent leur progression à une récente amélioration de la connectivité aérienne des longs courriers. Concernant les fortes progressions on notera la performance de Montpellier, qui bénéficie d'une absence de connectivité ferroviaire directe depuis Paris ; également d'Ajaccio & Figari, Tarbes/Lourdes, et enfin Rodez. Cette évolution, cache de très nombreuses disparités et des pertes d'attractivité de certaines villes pour le transport aérien. Par exemple, avec le développement de la LGV entre Paris et Bordeaux, reliant les deux métropoles en 2h, la desserte aérienne Paris -Bordeaux a perdue en attractivité.



## Métropole : liaisons transversales

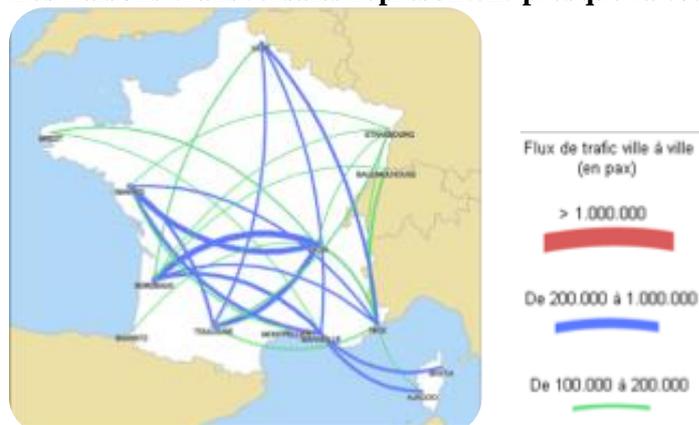
Les grands aéroports régionaux tels que Nice-Côte d'Azur, Marseille-Provence, Toulouse-Blagnac, Lyon Saint-Exupéry, Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac et Nantes-Atlantique affichent une croissance moyenne de 6,6%. Ils représentent à eux seuls plus de 31% du trafic national.

Trafic 2017 ville à ville (dans les 2 sens)		Passagers	Evol. 17/16
BORDEAUX	LYON	530 069	4,3%
LYON	NANTES	482 582	8,5%
LYON	TOULOUSE	404 199	8,8%
MARSEILLE	NANTES	329 323	5,7%
BORDEAUX	MARSEILLE	295 364	16,9%
LILLE	NICE	286 068	12,2%
AJACCIO	MARSEILLE	254 166	5,1%
NANTES	TOULOUSE	253 478	19,0%
BASTIA	MARSEILLE	245 492	5,3%
NANTES	NICE	224 667	6,1%
LILLE	MARSEILLE	217 840	0,7%
LILLE	TOULOUSE	203 732	2,2%
BORDEAUX	NICE	200 406	18,7%
LYON	NICE	191 201	9,4%
NICE	BALE/MULHOUSE	184 836	4,9%
MONTPELLIER	NANTES	164 811	11,9%
BREST	LYON	154 388	6,4%
NICE	TOULOUSE	151 338	-3,4%
BORDEAUX	LILLE	149 997	-0,8%
STRASBOURG	TOULOUSE	142 646	8,2%
BORDEAUX	STRASBOURG	128 541	18,0%
BIARRITZ	LYON	122 120	7,9%
NICE	STRASBOURG	117 232	17,0%
BORDEAUX	BALE/MULHOUSE	115 959	1,3%
BREST	MARSEILLE	111 224	-16,6%
LYON	STRASBOURG	108 455	8,8%
AJACCIO	NICE	107 211	3,5%
NANTES	STRASBOURG	101 887	7,1%

Source DGAC 2017

Le dynamisme des liaisons transversales, s'il est quasi général, se concentre sur quelques aéroports. Le volume des liaisons transversales démontre clairement qu'il y a cinq métropoles françaises qui aujourd'hui enregistrent aux alentours d'un million de passagers par an : Lyon, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Nantes.

**Les liaisons transversales représentent presque la totalité de la croissance du trafic intérieur.**



## Liaisons Métropole – Outre-Mer

Trafic 2017 ville à ville (dans les 2 sens)		Passagers	Evol. 17/16
PARIS	POINTE A PITRE	1 310 268	4,6%
PARIS	ST. DENIS DE LA REUNION	1 233 739	6,7%
PARIS	FORT DE FRANCE	1 115 142	3,6%
PARIS	CAYENNE	299 273	1,4%
PARIS	PAPEETE	116 463	-2,4%
PARIS	DZAOUDZI	96 270	74,1%
MARSEILLE	ST. DENIS DE LA REUNION	41 824	27,0%
LYON	ST. DENIS DE LA REUNION	16 223	-2,4%
AUTRES (< 5 000 pax)		6 354	n.s.
<b>TOTAL</b>		<b>4 235 556</b>	<b>5,7%</b>

Source DGAC 2017

Les liaisons Paris –DROM sont pour plus de 80% des lignes utilisées par des Français afin d'effectuer des voyages affinitaires, peu émetteur de recettes touristiques. De même, le potentiel de développement des liaisons depuis la province semble, au vu des sources DGAC, peu opportun.

### 3-Le prix des billets d'avion

La relative stabilité observée des prix (-0,3%) entre janvier 2018 et janvier 2019 masque en réalité des évolutions contrastées. Le réseau international **moyen-courrier** confirme sa timide orientation à la baisse initiée en fin d'année 2018 et affiche -3,2% entre janvier 2018 et janvier 2019.

Les prix des billets d'avion diminuent vers l'Espace Économique Européen (EEE) et vers l'Afrique du Nord (-3,8%). Mais les autres pays d'Europe ne bénéficient pas de cet avantage et stagnent avec +0,3% d'évolution entre janvier 2018 et janvier 2019.

## La composition du prix du billet

Composition du prix d'un billet d'avion  
Taxes et redevances spécifiques au transport aérien

Composition du prix du billet par rapport au tarif moyen Aller simple, TTC, constaté sur l'année 2017  
(classe éco), sur la liaison Orly-Nice opérée par Air France (source DGAC)



Composition du prix du billet par rapport au tarif moyen Aller simple, TTC, constaté sur l'année 2017  
(classe éco), sur la liaison Orly-Fort de France opérée par Air France (source DGAC)



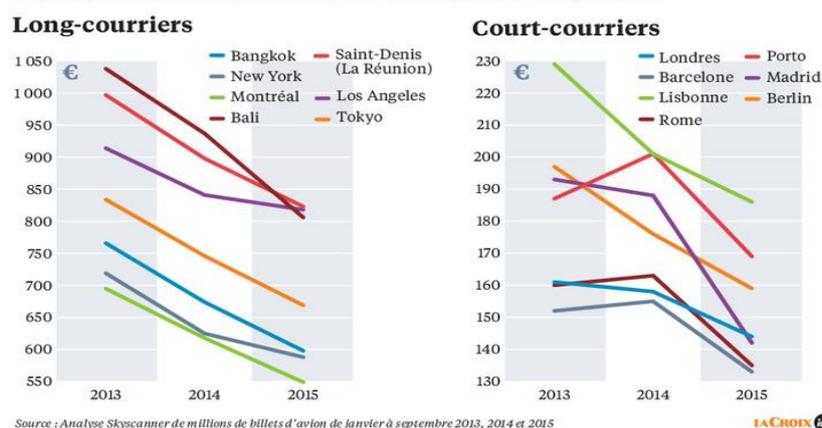
## La situation tarifaire actuelle

La croissance du trafic est aussi intrinsèquement liée à la baisse des tarifs. Depuis 1995, le tarif du transport aérien a baissé de 50% (corrige de l'inflation), dans le même temps il y a eu un doublement du nombre de connexions : 20 000 paires de villes.

Le prix des billets d'avion n'a jamais été aussi bas, il ne cesse de baisser. La différence se fait sur le service en classe affaire, mais c'est bien en définitif sur les prix que la pression est la plus forte. En l'espace de deux ans, les vols Paris – New York ont connu une baisse du prix moyen du billet de moins 15%.

## Le prix des billets d'avion en baisse

Prix moyen des billets d'avion aller-retour au départ de Paris, en euros



## B / Les acteurs et professionnels de l'industrie touristique

### 1/ les territoires

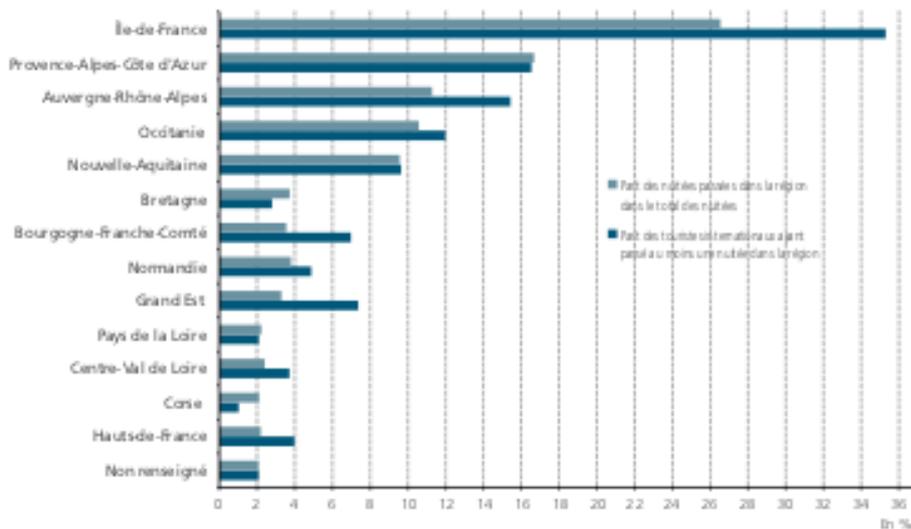
Si Paris est la porte d'entrée du territoire nationale et la plateforme de correspondances majeure avec l'ensemble des régions, les aéroports régionaux doivent pouvoir s'intégrer encore mieux dans l'organisation territoriale. Permettre un meilleur maillage, c'est offrir un rayonnement à l'international de l'ensemble de nos territoires.

Typologie des aéroports - Source : CGET/DGAC



### Déplacements des visiteurs internationaux

Répartition des nuitées des touristes internationaux selon la région visitée en 2016



Lecture : 26,5 % des nuitées des touristes internationaux ont été passées en Île-de-France ; 35,3 % des touristes internationaux ont passé au moins une nuitée en Île-de-France.  
Source : DGE, Banque de France, enquête EVE.

Source DGE 2017

La région Auvergne-Rhône-Alpes se situe en troisième position, position liée pour beaucoup à la fréquentation des domaines skiabiles l'hiver. L'aéroport de Chambéry, par exemple, reçoit de nombreux

charters ou vols saisonniers. Si Marseille, Toulouse et Bordeaux sont représentés en cohérence ce n'est pas le cas de Nantes, qui à ce jour n'attire pas encore suffisamment les touristes internationaux.

Le développement des visiteurs internationaux est porté par le développement des compagnies « *Low Cost* ». Ce segment a progressé de +5,7% en 2018 contre 2,4% pour le trafic domestique et représente aujourd'hui 73% du trafic métropolitain.

## 2/ Les compagnies aériennes Françaises opérant en France et à l'étranger

Environ 42% des passagers en France voyagent sur des compagnies françaises, contre 63% il y a 20 ans. En huit ans, la France est passée du 5<sup>ème</sup> au 8<sup>ème</sup> rang mondial en termes de revenu par passager-kilomètre (RPK)

Le groupe Air France en 2017 (Air France-Transavia-Hop-Joon) a transporté plus de 67 millions de passagers commerciaux, représentant près de 85% du pavillon français.

Transporteur	UDT	Passagers 2017	dont passagers réguliers	dont passagers internationaux
AIR FRANCE	52 317,1	46 768 236	46 681 819	31 584 590
TRANSAVIA FRANCE	5 650,0	5 649 997	5 397 612	5 647 827
HOP!	4 426,6	4 426 529	4 397 816	410 159
AIGLE AZUR	1 989,2	1 973 111	1 933 393	1 967 815
AIR CORSICA	1 840,5	1 818 634	1 809 903	56 802
AIR CARAIBES	1 733,7	1 560 617	1 545 972	263 664
CORSAIR	1 486,1	1 224 462	1 203 893	458 131
AIR AUSTRAL	1 331,2	1 150 466	1 150 116	530 210
ASL AIRL. (ex EUR. AIRPOST)	866,5	446 365	225 328	441 094
AIR TAHITI	858,2	842 780	795 922	2 433
XL AIRWAYS FRANCE	684,7	652 970	634 625	406 319
AIRBUS TRANSPORT INTL	622,7	n.s.	n.s.	n.s.
AIR TAHITI NUI	571,6	446 603	441 202	372 315
AIRCALIN	478,5	428 077	427 971	370 815
AIR CALEDONIE	447,9	430 870	430 870	n.s.
CAIRE-AIR GUYANE EXP.	386,2	376 782	373 446	63 562
FRENCH BEE	153,7	132 330	132 330	n.s.
JOON	149,7	148 217	148 217	148 217
OPENSKIES	137,2	133 878	132 459	133 878
TWINJET	83,1	63 779	56 905	22 736
EWA AIR	67,6	67 387	67 387	67 387
CHALAIR AVIATION	64,3	63 977	61 235	n.s.
ATLAS ATLANTIQUE AIRL.	63,4	63 375	62 970	63 052
LA COMPAGNIE	57,1	57 067	56 980	57 067
ST BARTH COMMUTER	38,5	38 445	37 528	23 969
AIR SAINT PIERRE	38,1	36 004	12 481	26 834
HELI SECURITE	17,2	17 166	n.s.	8 284
AIR TETIAROA	8,4	8 387	n.s.	n.s.
MICHELIN AIR SERVICES	8,2	8 182	n.s.	7 733
AZUR HELICOPTERE	6,7	6 688	n.s.	n.s.
PAN EUROPEENNE AIR SCE	6,1	6 147	n.s.	2 616
Autres (< 5 UDT)	40,9	39 615	3 367	12 305
<b>TOTAL</b>	<b>76 630,9</b>	<b>69 087 143</b>	<b>68 221 747</b>	<b>43 150 904</b>

Source DGAC 2017

S'il y a une perte globale de parts de marché des compagnies françaises, cela n'empêche pas Air France d'afficher une progression organique et de suivre la croissance mondiale.

Cette croissance, de 2%, peut paraître faible au regard de la croissance mondiale. Si elle se base majoritairement sur l'augmentation de fréquences de lignes existantes au départ de son hub parisien, elle conforte toutefois sa capacité à développer des lignes directes : quelques 58 nouvelles routes seront ouvertes sur l'ensemble du réseau Air France-KLM. Au total, 302 destinations dans 114 pays proposées par le groupe en 2019.

Air France-KLM : le groupe annonce une offre en hausse de 2% sur l'été 2019.

1,3% pour l'activité long-courrier

1,2% pour l'activité moyen et court-courrier

9,3% pour l'activité « *Low Cost* » de Transavia.

### **3/ Les compagnies aériennes étrangères opérant en France**

#### **Les compagnies classiques**

Une vingtaine de compagnies étrangères transportant plus d'un million de passagers opère actuellement sur le territoire français. Elles représentent plus des deux tiers des passagers transportés soit 68 millions sur 95 millions de voyageurs.

Transporteur	UDT	Passagers 2017	dont passagers réguliers	dont passagers internationaux
EASYJET R-U	18 276,9	18 276 839	18 276 839	14 286 593
RYANAIR	9 244,9	9 244 795	9 244 793	8 822 857
VUELING AIRLINES	5 193,0	5 192 388	5 190 826	5 191 973
FEDEX EXPRESS	4 903,9	n.s.	n.s.	n.s.
EASYJET SWITZERLAND	4 054,6	4 054 562	4 054 562	3 568 082
LUFTHANSA	3 418,5	3 267 393	3 264 131	3 267 309
BRITISH AIRWAYS	2 786,4	2 737 396	2 681 030	2 737 396
AIR ALGERIE	2 723,2	2 530 919	2 530 911	2 530 919
DELTA AIR LINES	2 409,0	1 750 319	1 745 160	1 750 319
VOLOTEA	2 127,1	2 127 055	2 082 224	978 418
ROYAL AIR MAROC	2 037,6	1 945 066	1 943 237	1 945 066
KLM	1 897,5	1 879 815	1 879 193	1 879 815
EMIRATES	1 825,5	1 332 226	1 331 802	1 332 226
TURKISH AIRLINES	1 639,1	1 390 157	1 378 466	1 390 157
TAP AIR PORTUGAL	1 522,0	1 480 184	1 478 638	1 480 184
TUNISAIR	1 471,5	1 412 400	1 349 973	1 412 400
TUIFLY BELGIUM	1 416,0	1 409 928	1 251 573	1 371 131
AMERICAN AIRLINES	1 343,7	882 760	881 798	882 760
EAT/EUROPEAN AIR TRANSP	1 340,5	n.s.	n.s.	n.s.
QATAR AIRWAYS	1 230,7	737 088	737 068	737 088
NORWEGIAN	1 157,1	1 065 248	1 065 071	1 065 248
BRUSSELS AIRLINES	1 132,0	1 130 123	1 116 001	1 126 528
ALITALIA	1 115,6	1 104 252	1 089 925	1 103 261
WIZZ AIR	1 089,1	1 089 120	1 088 256	1 089 120
AIR EUROPA	1 073,5	1 061 531	1 056 062	1 061 531
EUROWINGS	1 067,1	1 067 125	1 046 616	1 067 125
FLYBE	1 059,5	1 059 256	1 050 028	1 059 256

Source DGAC 2017

Toutes les grandes compagnies internationales dites « classiques », par opposition aux compagnies « Low Cost », de tous les continents et tous les pays sont présentes sur le territoire à l'exception de Qantas qui privilégie Londres. Lufthansa, British Airways, Delta Air Lines, Emirates, American Airlines, sont bien dans le « top 15 » mais finalement relativement peu d'entre elles dépassent le million de passagers. Les compagnies nationales du Maghreb sont également présentes ainsi que deux des trois grandes compagnies du Golfe, Emirates et Qatar Airways. Aucune compagnie chinoise ne dépasse actuellement le million de passagers, mais les 3 compagnies China Eastern, China Southern et Air China totalisent plus d'un million de passagers.

#### Activité des transporteurs étrangers en France

Les compagnies étrangères avec plus de 500 000 et moins d'un million de passagers transportés

Transporteur	UDT	Passagers 2017	dont passagers réguliers	dont passagers internationaux
--------------	-----	----------------	--------------------------	-------------------------------

UNITED AIRLINES	1 028,0	587 523	587 317	587 518
AER LINGUS	893,1	884 658	868 172	884 658
ETIHAD AIRWAYS	872,6	429 613	429 613	429 613
AIR CANADA	870,8	634 395	634 395	634 395
AIR CHINA INTL	853,6	429 092	429 092	429 092
CHINA EASTERN AIRLINES	853,3	372 484	372 484	372 484
SWISS	848,9	783 358	779 208	783 358
AEGEAN AIRLINES	802,3	786 252	759 124	786 141
SAS	794,2	778 577	770 620	778 577
CATHAY PACIFIC	792,8	260 610	260 610	260 610
AEROFLOT	732,2	669 912	665 508	669 912
AIR TRANSAT	692,3	682 827	682 827	682 827
AIR MAURITIUS	673,8	549 870	549 870	549 870
AUSTRIAN AIRLINES	658,8	646 770	645 908	646 770
IBERIA	612,6	603 522	603 031	603 522
PEGASUS	593,7	586 071	568 238	586 071
TRAVEL SERVICE / SMARTWINGS	575,5	575 507	92 565	571 896
AIR NOSTRUM	573,9	573 907	549 805	573 907
EL AL	564,6	466 067	456 864	466 067
NOUVELAIR	542,9	541 607	536 543	541 607
STAR AIR DANEMARK	531,0	n.s.	n.s.	n.s.
KOREAN AIR	518,9	262 741	260 641	262 741
FINNAIR	514,5	477 035	477 030	477 030

Source DGAC 2017

La majorité des grandes compagnies étrangères régulières dites « classiques » ont un volume de passagers transportés situé entre 500 000 et un million de passagers. À noter, la faiblesse de la représentation des compagnies indiennes, l'absence dans ce tableau de Japan Airlines, Singapore Airlines, TAM/Brasil, Aeromexico, compagnies ayant en 2017 transportés entre 150 000 et 250 000 passagers.

### **Les compagnies « Low Cost » et leurs spécificités**

Sur un total de près de 95 millions de passagers en 2017, la part des compagnies ayant transporté plus d'un million de passagers est significative. En effet, les trois grandes compagnies « Low Cost », Easyjet, Ryanair et Vueling, représentent 32 millions de passagers.

Sur le tableau ci-dessous, listant les 27 compagnies les plus importantes en volume en France, 1/3 (9) sont des compagnies « Low Cost ». Transavia, avec 5,6 millions de passagers en 2017, se situe au 3<sup>ème</sup> rang des compagnies « Low Cost » opérant en France, 40% inférieur à Ryanair et trois fois moins importante qu'Easyjet.

Le modèle « Low Cost » a constitué la deuxième révolution récente du secteur du transport aérien, après celle du système de hub et d'alliances, force est de constater que la France n'a pas su anticiper cette révolution.

Transporteur	UDT	Passagers 2017	dont passagers réguliers	dont passagers internationaux
EASYJET R-U	18 276,9	18 276 839	18 276 839	14 286 593
RYANAIR	9 244,9	9 244 795	9 244 793	8 822 857
VUELING AIRLINES	5 193,0	5 192 388	5 190 826	5 191 973
FEDEX EXPRESS	4 903,9	n.s.	n.s.	n.s.
EASYJET SWITZERLAND	4 054,6	4 054 562	4 054 562	3 568 082
LUFTHANSA	3 418,5	3 267 393	3 264 131	3 267 309
BRITISH AIRWAYS	2 786,4	2 737 396	2 681 030	2 737 396
AIR ALGERIE	2 723,2	2 530 919	2 530 911	2 530 919
DELTA AIR LINES	2 409,0	1 750 319	1 745 160	1 750 319
VOLOTEA	2 127,1	2 127 055	2 082 224	978 418
ROYAL AIR MAROC	2 037,6	1 945 066	1 943 237	1 945 066
KLM	1 897,5	1 879 815	1 879 193	1 879 815
EMIRATES	1 825,5	1 332 226	1 331 802	1 332 226
TURKISH AIRLINES	1 639,1	1 390 157	1 378 466	1 390 157
TAP AIR PORTUGAL	1 522,0	1 480 184	1 478 638	1 480 184
TUNISAIR	1 471,5	1 412 400	1 349 973	1 412 400
TUIFLY BELGIUM	1 416,0	1 409 928	1 251 573	1 371 131
AMERICAN AIRLINES	1 343,7	882 760	881 798	882 760
EAT/EUROPEAN AIR TRANSP	1 340,5	n.s.	n.s.	n.s.
QATAR AIRWAYS	1 230,7	737 088	737 068	737 088
NORWEGIAN	1 157,1	1 065 248	1 065 071	1 065 248
BRUSSELS AIRLINES	1 132,0	1 130 123	1 116 001	1 126 528
ALITALIA	1 115,6	1 104 252	1 089 925	1 103 261
WIZZ AIR	1 089,1	1 089 120	1 088 256	1 089 120
AIR EUROPA	1 073,5	1 061 531	1 056 062	1 061 531
EUROWINGS	1 067,1	1 067 125	1 046 616	1 067 125
FLYBE	1 059,5	1 059 256	1 050 028	1 059 256

Source DGAC 2017

Les compagnies « *Low Cost* » sont toujours en pointe et génératrices de croissance en 2019, elles sont le levier de développement principal des aéroports de province. Prenons par exemple Transavia qui va développer, tout au long de l'année 2019, son réseau depuis toutes ses bases en France : Orly, Lyon et Nantes. Ryanair annonce l'ouverture anticipée de 22 nouvelles lignes françaises pour l'hiver 2019, depuis Toulouse, Bordeaux et Marseille. Easyjet continue de renforcer son offre en proposant à la vente deux nouvelles lignes au départ de Nantes et Nice.

La France et le pavillon français n'ont pas pris à temps la mesure de la révolution du modèle « *Low Cost* » et ont laissé les compagnies étrangères s'installer et capter la clientèle. La réaction commence à poindre avec la compagnie Transavia. Ce modèle est maintenant très bien ancré dans le paysage aérien européen et français pour les vols court et moyen-courriers.

La troisième révolution viendra probablement des vols « point à point », peut-être des « *Low Cost* » long-courrier, grâce aux nouveaux avions révolutionnaires en termes d'efficacité que sont le Boeing 787, l'Airbus A350 mais aussi le très attendu A320NEO. Dans ce contexte à venir, la France a une possibilité de se repositionner sur le segment « *Low Cost* ».

La concurrence est féroce entre les acteurs qui doivent sans cesse ajuster leur élément de différenciation principal : le prix. Les marges étant sans cesse sous pression, le prix moyen d'un billet de Ryanair est de 30€, le poids des taxes est un élément prioritaire à prendre en considération.

Pour exemples : le dépôt de bilan de la compagnie Germania qui transportait 4 millions de passagers en 2017, les pertes, malgré une hausse de trafic de 8%, de 20 millions d'euros de Ryanair au 3<sup>ème</sup> trimestre 2018 ; sont les preuves que le modèle économique des compagnies « *Low Cost* » est étudié à l'euro près.

Le modèle « *Low Cost* » est bien ancré dans les mœurs des voyageurs et concerne toutes les catégories socio-professionnelles. Par exemple, l'aéroport de Nice, desservi depuis Paris majoritairement par Easyjet, transporte des clientèles de loisir et d'affaires.

Évolution du trafic « *Low Cost* » dans les principaux aéroports métropolitains

Aéroport	Trafic low cost 2017	Trafic low cost 2018	%2018/2017
Paris - Orly	12 124 914	13 328 746	9.93%
Paris-Charles de Gaulle	9 145 272	10 194 697	11.48%
Nice Côte d'Azur	5 629 940	6 069 416	7.81%
Bâle - Mulhouse	5 277 363	5 767 876	9.29%
Lyon-Saint Exupéry	3 762 791	4 258 108	13.16%
Toulouse - Blagnac	3 799 510	4 068 718	7.09%
Bordeaux	3 058 389	3 751 042	22.65%
Paris - Beauvais	3 474 570	3 738 865	7.61%
Nantes Atlantique	2 947 537	3 523 246	19.53%
Marseille Provence	2 782 366	2 955 156	6.21%
<b>Total général Métropole</b>	<b>59 274 217</b>	<b>65 931 624</b>	<b>11.23%</b>

Source : UAF&FA 2018

Le trafic « *Low Cost* » représente 34 % dans le trafic total métropolitain et 32 % dans le trafic international. L'évolution du trafic « *Low Cost* » est bien supérieure à la moyenne de l'évolution nationale : 10,4% contre 2,3% pour le trafic « classique ».

Évolution du trafic « *Low Cost* » :

	Pax 2017	Pax 2018	Variations	% 2018/2017
Trafic low cost	59 707 678	65 931 624	6 223 946	10.4%
Trafic traditionnel	137 359 542	140 511 039	3 151 587	2.3%
<b>Trafic total</b>	<b>197 067 130</b>	<b>206 442 663</b>	<b>9 375 533</b>	<b>4.8%</b>

Source : UAF&FA 2018

Si le modèle peut prétendre représenter à lui seul la majeure partie de l'évolution du trafic en pourcentage et en volume, il reste pour l'instant « cantonné » à environ 30% du marché.

C'est la croissance du « *Low Cost* » qui accélère la croissance d'aéroports comme Bordeaux +17,4% ou Nantes 18,2%.

AÉROPORTS MÉTROPOLITAINS	TRAFIC LOW COST					VARIATION	
	2014	2015	2016	2017	2018	18/17	18/14
Bordeaux	1 972 731	2 211 521	2 562 204	3 058 389	3 751 042	22.6%	17.4%
Nantes Atlantique	1 802 374	2 079 182	2 361 230	2 947 537	3 523 246	19.5%	18.2%
Paris - Beauvais	3 997 938	4 291 098	3 955 896	3 474 570	3 738 865	7.6%	-1.7%

Si Lyon, Marseille et Toulouse ont une part de leur trafic « *Low Cost* » inférieur à 50% (de l'ordre de 30 à 35%) ce n'est pas le cas pour Nantes et Bordeaux, très dépendants de ce modèle.

Une dizaine de « petits » aéroports (entre 100 000 et 40 000 passagers) sont exclusivement fréquentés par des compagnies « Low Cost ». Certains aéroports à forte fréquentation sont même « dédiés » au modèle « Low Cost », comme Beauvais à 99% et dans une moindre mesure Bâle-Mulhouse (67%)

L'avènement de services long-courriers « Low Cost » est, pour les aéroports de taille moyenne, un levier d'entrée sur le marché du long courrier, qui était jusque-là du domaine des hubs.

## 4/ Les aéroports

### **Les aéroports : très nombreux mais atomisés et « écrasés » par Paris.**

La France peut s'enorgueillir d'avoir 460 aéroports bien que quatre seulement ont un trafic passager supérieur à 10 millions dont les deux aéroports parisiens. Cinq aéroports ont un trafic entre cinq et dix millions de passagers, huit avec un trafic compris entre un et cinq millions, enfin quatre avec un trafic compris entre 500 000 et un million de voyageurs.

L'émiettement des aéroports ne facilite pas la création de pôles aéroportuaires même si certains seraient prépondérants pour l'attractivité touristique locale. Le cas des aéroports comme St Tropez, Le Touquet, Cannes, Courchevel, Lourdes, Dinard, Deauville, Aix-les-Bains bien que n'accueillant que quelques milliers de passagers, reste le point d'accès le plus pertinent pour le touriste français, européen et international.

### **Le top 10 des aéroports français**

Classement métropole	METROPOLE	PAX	2018/2017
1	Paris - Charles de Gaulle	72 229 723	4.0%
2	Paris - Orly	33 120 685	3.4%
3	Nice Côte d'Azur	13 850 561	4.1%
4	Lyon - Saint Exupéry	11 037 413	7.4%
5	Toulouse - Blagnac	9 630 308	3.9%
6	Marseille Provence	9 390 371	4.3%
7	Bâle - Mulhouse	8 573 646	8.7%
8	Bordeaux	5 799 572	9.3%
9	Nantes Atlantique	5 199 181	12.9%
10	Paris - Beauvais	3 787 086	3.8%

Source UAF&FA 2018

### **Évolution du trafic par catégories d'aéroports entre 2008 et 2018**

Catégories	2008	2018	TCAM 2008-2018
Aéroports de Paris	87 084 384	105 350 408	1.92%
Grands régionaux	42 168 399	65 481 052	4.50%
Régionaux	16 722 161	22 823 131	3.16%
Proximité	10 545 075	11 300 786	0.69%

>>> TCAM Aéroports régionaux métropolitains : **3.81%**

Source UAF&FA 2018

**Tous les aéroports français** affichent une croissance de 3 à 13%.

L'offre aéroportuaire française est très importante d'autant plus qu'elle a été longtemps sous exploitée afin de privilégier et de suivre la stratégie du hub parisien.

Notre pays est très bien équipé en aéroports partout sur le territoire, certes pas totalement immédiatement opérationnels pour une stratégie à court terme mais totalement opérationnels pour une stratégie progressive de développement « ville à ville » comme le plébiscite le marché actuellement. A l'heure où 50% des aéroports européens sont congestionnés, nos aéroports régionaux se positionnent clairement comme des opportunités et de puissants atouts dans une stratégie de conquête internationale. Autant d'atouts pour le développement de l'attractivité touristique sur l'ensemble de notre territoire.

Il est à noter que la croissance globale du nombre de passagers transportés en 2018 (4,8%) est inférieure à celle de 2017 (5,7% suivant l'UAF et 6,11% suivant la DGAC). En 2019, si la croissance se maintient (+3,4% en janvier, +6,1% en février suivant la DGAC) la France comptera alors 6 aéroports internationaux transportant plus de 10 millions de passagers, chiffre internationalement symbolique. Cette croissance reste soutenue par le trafic international (+3,7% pour le trafic international et +2,1% pour le trafic intérieur)

Hormis Paris qui a déjà un trafic très conséquent et une possibilité de croissance moindre (surtout Orly liée à la limitation du nombre de vols) les aéroports de province comme Lyon, Bordeaux et Nantes montrent une croissance bien supérieure à la moyenne nationale.

Dans le détail du nouveau classement des aéroports français, peu d'évolution. Les 5 premiers aéroports du pays voient leur trafic progresser de 3 à 4%, à l'exception de Lyon-Saint Exupéry, qui progresse de 7,4% à 11 millions de pax. La plus forte progression est à chercher du côté de Nantes Atlantique, qui voit son trafic exploser de 13%.

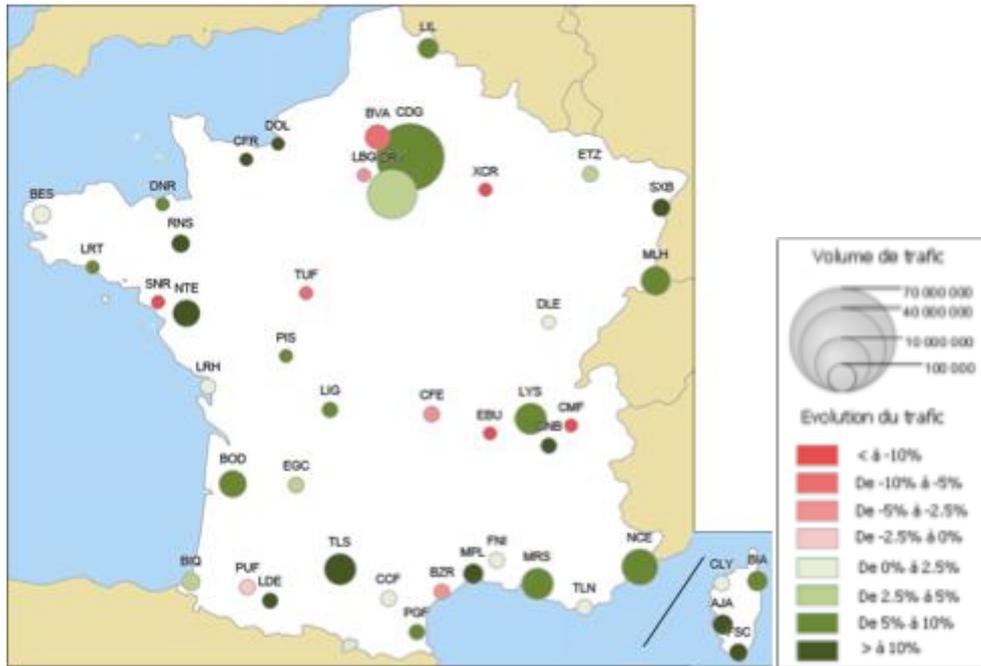
L'aéroport de Bâle-Mulhouse, 7<sup>ème</sup> avec une croissance de près de 9% reste très particulier, « frontalier binational » France Suisse, fréquenté à 85% par des ressortissants Suisses et Allemands.

Paris-Beauvais, qui a la spécificité d'être un aéroport exclusivement « *Low Cost* », est majoritairement dépendant des aléas de la compagnie Ryanair. Il a subi une baisse de plus de 8% de son trafic en 2017 et bien qu'il retrouve une croissance, celle-ci reste inférieure à la moyenne nationale

La part des aéroports régionaux dans le trafic international long-courrier au départ de France reste faible. Mais elle pourrait croître dans les prochaines années, dans le sillage, notamment, de l'accord sur les droits de trafic conclu entre la France et la Chine en mars 2017. Celui-ci devrait promouvoir le développement du trafic passager entre les deux pays dans les années à venir tout en permettant un meilleur maillage de nos territoires.

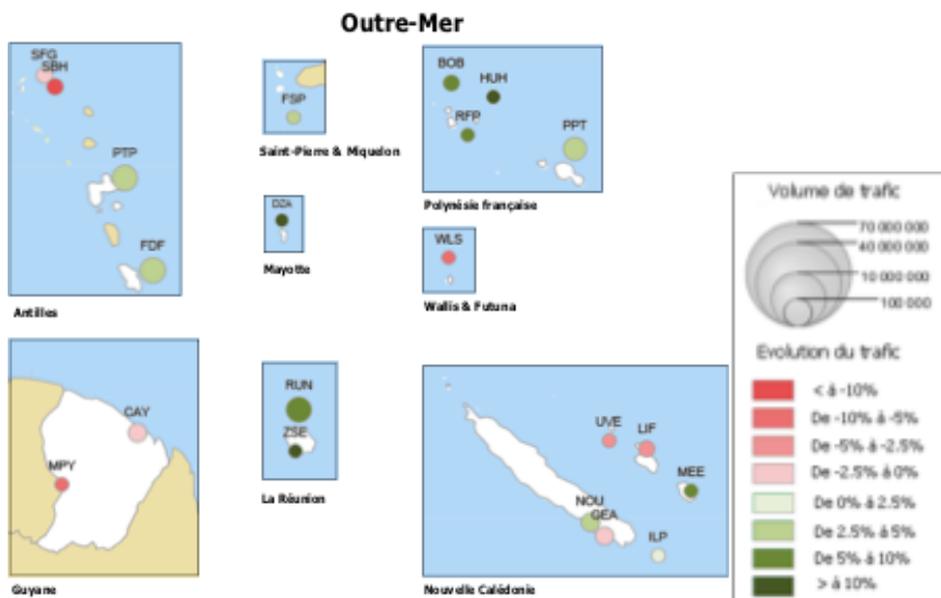
Il n'en reste pas moins, d'après l'UAF que de développement des vols internationaux long et moyen-courriers en région se confrontent aux trois points de blocage principaux, que sont :

- La compétitivité : pour une compagnie aérienne, les coûts de touchée des aéroports français restent plus importants que chez un grand nombre de nos concurrents européens.
- L'offre touristique : si l'on veut intensifier les liaisons aériennes avec les régions, il faut poursuivre le développement de l'offre touristique (hébergement, infrastructures, etc.) à l'attention de la clientèle internationale, et le structurer.
- La stratégie des compagnies aériennes et leur volonté effective de se déployer en région.



Les aéroports déjà en croissance, comme Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, avec un niveau de trafic élevé, doivent concentrer les efforts afin de se transformer en véritables pôles régionaux internationaux, en cohérence avec leur destination touristique à fort potentiel. Marseille : Provence, Lyon : Alpes, Toulouse : Occitanie, Bordeaux : Nouvelle-Aquitaine, Nantes : Atlantique Grand-Ouest.

### L'évolution en Outre-mer



Pour l'outre-mer, selon l'UAF&FA la croissance est inférieure à la croissance nationale en 2018, avec 4,2% et inférieure à celle de 2017 (4,8%).

### Classements par passagers des aéroports d'outre-mer (> 100 000 pax)

Aéroports	Passagers	% 2018/2017
La Réunion Roland Garros	2 475 116	7.9%
Guadeloupe - Pôle Caraïbes	2 446 234	3.6%
Martinique - Aimé Césaire	1 978 356	2.4%
Tahiti - Faa'a	1 393 849	7.9%
Nouméa - La Tontouta	538 791	1.8%
Cayenne - Félix Eboué	538 782	4.7%
Noumea Magenta	454 540	6.0%
Mayotte Dzaoudzi - Pamandzi	386 097	0.2%
Bora Bora	312 153	5.4%
Raiatea	245 302	4.8%
Saint Martin Grand Case	192 285	-13.8%
Lifou	178 425	5.4%
Huahine	144 120	6.5%
Saint Barthélémy	140 570	-13.4%
Ile des Pins	107 065	3.8%

Source : UAF 2018

Avec une forte croissance pour la Réunion (patrimoine mondial UNESCO depuis 2010) et Tahiti. Il est à noter que suite à la tragédie de l'ouragan Irma, Saint Martin et Saint Barthélemy ont subi en 2018 un net repli du trafic.

---

# ANALYSE DES FORCES ET DES FAIBLESSES

---

La France possède de nombreux et puissants atouts, au premier rang desquels des infrastructures de transport assez performantes et une image à l'international positive et attractive. Toutefois, elle possède certaines faiblesses issues bien souvent des spécificités de l'organisation du territoire français, mais également d'une sous-utilisation de l'ensemble des opportunités disponibles pour développer la structuration et la promotion de son offre touristique.

## A/ Les infrastructures de transports

### 1-Le réseau ferré en France et en Europe

Avec 28 800 kilomètres de lignes ferroviaires exploitées et près de 3 000 points d'arrêt (gares et haltes ferroviaires), la France dispose, après l'Allemagne, du deuxième plus grand réseau ferroviaire en Europe.

Le mode ferroviaire est un outil performant offrant la possibilité de créer un réseau européen. Avec le développement du TGV, le transport aérien domestique a dû s'adapter aux contraintes temps/voyageurs et ne s'est pas développé comme chez nos voisins européens. A population identique, nos aéroports régionaux sont, en volume passagers, moins importants.

La France, pourvue d'un maillage ferroviaire très complet, s'est doté depuis 40 ans d'un réseau à grande vitesse, permettant de relier de grandes villes en un temps très court. Le développement de la ligne à grande vitesse entre Paris et Bordeaux en juillet 2017 a vu la part du trafic aérien entre la capitale et la Nouvelle Aquitaine diminuer de 17% en 2018, alors que la SNCF revendique 70% de hausse du trafic sur cet axe depuis décembre 2017

Lille, Le Mans, Tours en 1h, Rennes, Nancy en 1h30, Lyon, Nantes, Strasbourg, Bordeaux en 2h, Avignon, Aix en Provence, Marseille en 3h. Autant de destinations qui, depuis la mise en place du TGV, ont vu leur attractivité fortement augmentée.

Le réseau TGV est certainement un des principaux moyens d'acheminement des passagers aériens venant de province pour prendre un vol au hub de Roissy. Ce réseau est un atout pour la France, atout déjà exploité par le tourisme national et qui ne demande qu'à être développé et promu à l'international.

La connexion avec nos voisins étrangers est en voie de développement, Paris peut aussi se concevoir comme « hub ferroviaire » pour des destinations comme le Royaume uni, la Belgique, les Pays Bas, la Suisse et une partie de l'Allemagne.

De même, avec les temps de contrôles, les temps d'accès aux aéroports, le temps de transport « porte à porte » s'est progressivement allongé, pour certaines destinations européennes le train est devenu le mode de transport privilégié. Si l'on pense naturellement à Londres, Bruxelles, Genève ou Amsterdam, le réseau européen se développe, des villes comme Barcelone, Turin, Munich, peuvent être concurrencées par le TGV.

Le réseau TGV en France :



Le réseau ferré Européen :



## **2-Le réseau routier et l'avènement des cars « Macron »**

Le réseau routier français est tout aussi dense et performant (1 073 500 km dont 9 000 km d'autoroutes).

Deux ans après la libéralisation du marché du bus, qui a fait naître les « bus Macron » (loi Macron passée en août 2015), de nombreuses compagnies de bus européennes sont entrées sur le territoire français. Ce nouveau mode de transport a fêté, en janvier 2017, son 8 millionième passager.

Après trois années d'existence, il est aujourd'hui possible de dire que ces bus battent des records.

Au deuxième trimestre 2018, les bus Macron ont fait un bond grandiose en atteignant le nombre de 2,4 millions de passagers transportés, soit 43% de plus que l'année passée pour la même période.

Le modèle a montré que le coût était privilégié aux délais et durée de voyage, notamment pour les jeunes qui, s'ils peuvent mettre 5h pour un Paris Lyon en bus, peuvent mettre 8h à 10h pour rallier Rome ou Madrid en train ou bus.

L'offre se densifie, le nombre de destinations offertes par l'ensemble des opérateurs s'est encore développé en 2017, dépassant le cap des 300 villes.

En effet, 303 villes françaises ont été desservies par un service librement organisé pendant au moins un trimestre au cours de l'année 2017, soit 67 de plus que l'année passée (+28%). Parmi elles, 301 sont situées en métropole et 2 à la Réunion.

Depuis le 2<sup>ème</sup> trimestre 2016, Flixbus reste l'opérateur qui dessert le plus grand nombre de villes françaises. En 2017, Flixbus et Ouibus ont commercialisé respectivement 65% et 63% du nombre total de villes desservies par les opérateurs SLO, contre 33% par Eurolines/Isilines.

En 2017, près d'un quart de la population française (24 %) réside dans une commune disposant d'au moins un point d'arrêt desservi par un service librement organisé.

En outre, 61 % de la population de France métropolitaine dispose d'un point d'arrêt à moins de 10 km de son domicile (81% en Ile-de-France et 56 % dans les autres régions), en hausse par rapport à 2016 où cette proportion était de 55 %

## **3-Des infrastructures aéroportuaires Parisiennes performantes mais arrivant à saturation**

Paris est devenu un hub Européen majeur avec plus de 100 millions de passagers, en 2018, répartis entre Roissy Charles de Gaulle et Orly.

La plate-forme de correspondance aéroportuaire, ou hub, est l'aéroport choisi par une compagnie aérienne pour y faire transiter une partie notable de ses vols et y assurer des correspondances rapides et garanties, ce statut de hub apporte des connectivités bien supérieures aux seuls besoins de la destination. La France a su très tôt, comprendre l'évolution du modèle hub afin d'assurer à son pavillon une infrastructure en relation avec ses ambitions.

Ce dispositif aurait pu perdurer si l'arrivée d'appareils transcontinentaux, plus économiques et le développement des compagnies low-cost n'étaient pas venus perturber le jeu.

### **i) Aéroport Roissy Charles de Gaulle**

Avec 72 millions de passagers, en 2018, l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle est la première plateforme de correspondance d'Europe pour l'offre de connectivité intercontinentale devant l'aéroport de Londres-Heathrow et le troisième hub européen pour l'offre globale de correspondance derrière Francfort et Amsterdam.

Il dessert plus de 329 villes dans le monde. Avec plus de 25 000 opportunités de connexions en moins de deux heures entre vols moyens et longs courriers par semaine, il est le plus performant des hubs européens.

Le terminal 4 devrait être ouvert à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques de 2024. D'une capacité de 7 à 10 millions de passagers, l'ensemble des aérogares de Roissy devrait à long terme, voir sa capacité évoluer vers une capacité maximale à 120 millions de passagers.

Grâce à la mise en place, en novembre 2015, du forfait taxi, et à l'ouverture, en 2024, du CDG Express, qui devrait accueillir 7 à 8 millions de passagers par an, la gestion des flux touristiques entre l'aéroport et la Capitale poursuivra sa fluidification.

## ii) Orly

De par sa situation géographique proche du sud parisien, Orly est plébiscité par les voyageurs. Bien que proche de la thrombose, 33,1 millions de passagers ont transité en 2018, l'aéroport est sous exploité. Des travaux récents ont permis une réorganisation : *Orly-Ouest* et *Orly-Sud*. Les deux terminaux traditionnels de l'aéroport parisien ont été remplacés par un terminal unique, subdivisé en quatre secteurs.

Certes le nombre de voyageurs progresse d'année en année, grâce à l'augmentation du nombre de sièges mais le nombre de vols reste quant à lui limité à 255 000 rotations par an (Décret Bosson 1994), pour des raisons historiques notamment de nuisances sonores.

A titre d'exemple, l'aéroport londonien de Gatwick accepte 450 000 rotations, avec actuellement une seule piste d'atterrissage.

## 4-Développement des aéroports en région

### i) Le volume des aéroports en région

AÉROPORTS	Passagers payants et non payants des avions commerciaux					Taux moyen annuel de variation	
	(passagers locaux + passagers en transit direct comptés une fois)					18/17	18/14
	2014	2015	2016	2017	2018		
<b>Total France métropolitaine</b>	<b>164 774 061</b>	<b>169 947 068</b>	<b>174 958 360</b>	<b>185 103 715</b>	<b>193 972 330</b>	<b>4.8%</b>	<b>4.2%</b>
Passagers locaux	164 326 944	169 488 716	174 449 839	184 657 593	193 481 069	4.8%	4.2%
nationaux	47 166 764	47 616 340	48 716 074	50 651 029	51 846 989	2.4%	2.4%
internationaux	117 160 180	121 872 376	125 733 765	134 006 564	141 634 080	5.7%	4.9%
Schengen	-	-	59 302 305	64 363 717	67 916 643	5.5%	///
HorsSchengen	0	0	66 431 460	69 642 847	73 717 437	5.9%	///
Transit	447 117	458 352	508 521	446 122	491 261	10.1%	2.4%
<b>Total région</b>	<b>72 097 719</b>	<b>74 515 089</b>	<b>77 787 350</b>	<b>83 589 798</b>	<b>88 621 922</b>	<b>6.0%</b>	<b>5.3%</b>
Passagers locaux	71 717 057	74 117 675	77 348 252	83 195 464	88 167 302	6.0%	5.3%
nationaux	31 112 345	31 430 895	32 350 245	34 130 069	35 608 210	4.3%	3.4%
internationaux	40 604 712	42 686 780	44 998 007	49 065 395	52 559 092	7.1%	6.7%
Schengen	-	-	26 111 567	29 765 522	31 756 140	6.7%	///
Hors Schengen	-	-	18 886 440	19 299 873	20 802 952	7.8%	///
Transit	380 662	397 414	439 098	394 334	454 620	15.3%	4.5%

Les aéroports régionaux apportent actuellement un fort dynamisme au secteur français du transport aérien. Déjà au niveau national comme évoqué plus haut avec les lignes transversales mais aussi au niveau international, et en particulier au niveau international hors espace Schengen. Certes les volumes sont modestes mais la croissance est bien au-delà de la moyenne mondiale.

Focus sur 5 aéroports régionaux et leur forte croissance sur l'international Hors Schengen.

AÉROPORTS	Passagers payants et non payants des avions commerciaux (passagers locaux + passagers en transit direct comptés une fois)					Taux moyen annuel de variation	
	2014	2015	2016	2017	2018	18/17	18/14
	<b>Bordeaux</b>	<b>4 945 029</b>	<b>5 323 294</b>	<b>5 779 569</b>	<b>6 223 414</b>	<b>6 799 572</b>	<b>9.3%</b>
Passagers locaux	4 914 492	5 289 638	5 759 537	6 203 824	6 779 884	9.3%	8.4%
nationaux	2 764 242	2 824 777	3 014 996	3 023 476	2 955 556	-2.2%	1.7%
internationaux	2 150 250	2 464 861	2 744 541	3 180 348	3 824 328	20.2%	15.5%
Schengen	-	-	1 753 409	2 109 128	2 594 449	23.0%	///
Hors Schengen	-	-	991 132	1 071 220	1 229 879	14.8%	///
Transit	30 537	33 656	20 032	19 590	19 688	0.5%	-10.4%
<b>Lyon-Saint Exupéry</b>	<b>8 467 093</b>	<b>8 703 354</b>	<b>9 553 250</b>	<b>10 280 192</b>	<b>11 037 413</b>	<b>7.4%</b>	<b>6.9%</b>
Passagers locaux	8 402 126	8 635 817	9 498 718	10 231 398	10 978 760	7.3%	6.9%
nationaux	2 983 121	2 991 101	3 146 938	3 344 759	3 572 210	6.8%	4.6%
internationaux	5 419 005	5 644 716	6 351 780	6 886 639	7 406 550	7.5%	8.1%
Schengen	-	-	3 720 242	3 906 614	4 113 287	5.3%	///
Hors Schengen	-	-	2 631 538	2 980 025	3 293 263	10.5%	///
Transit	64 967	67 537	54 532	48 794	58 653	20.2%	-2.5%
<b>Marseille Provence</b>	<b>8 182 237</b>	<b>8 261 804</b>	<b>8 474 341</b>	<b>9 002 086</b>	<b>9 390 371</b>	<b>4.3%</b>	<b>3.5%</b>
Passagers locaux	8 128 160	8 191 641	8 395 678	8 921 869	9 329 043	4.6%	3.5%
nationaux	3 388 543	3 341 611	3 475 694	3 560 634	3 642 630	2.3%	1.8%
internationaux	4 739 617	4 850 030	4 919 984	5 361 235	5 686 413	6.1%	4.7%
Schengen	-	-	2 414 052	2 660 371	2 856 923	7.4%	///
Hors Schengen	-	-	2 505 932	2 700 864	2 829 490	4.8%	///
Transit	54 077	70 163	78 663	80 217	61 328	-23.5%	3.2%
<b>Nantes Atlantique</b>	<b>4 157 284</b>	<b>4 394 996</b>	<b>4 778 967</b>	<b>5 489 087</b>	<b>6 199 181</b>	<b>12.9%</b>	<b>10.5%</b>
Passagers locaux	4 080 702	4 308 549	4 712 383	5 432 874	6 144 072	13.1%	10.8%
nationaux	2 009 146	2 063 110	2 243 658	2 444 221	2 662 014	8.9%	7.3%
internationaux	2 071 556	2 245 439	2 468 725	2 988 653	3 482 058	16.5%	13.9%
Schengen	-	-	1 796 366	2 194 604	2 479 258	13.0%	///
Hors Schengen	-	-	672 359	794 049	1 002 800	26.3%	///
Transit	76 582	86 447	66 584	56 213	55 109	-2.0%	-7.9%
<b>Nice Côte d'Azur</b>	<b>11 660 208</b>	<b>12 016 730</b>	<b>12 427 427</b>	<b>13 304 782</b>	<b>13 850 561</b>	<b>4.1%</b>	<b>4.4%</b>
Passagers locaux	11 657 719	12 014 696	12 424 503	13 300 905	13 836 210	4.0%	4.4%
nationaux	4 303 215	4 356 708	4 494 206	4 701 037	4 825 999	2.7%	2.9%
internationaux	7 354 504	7 657 988	7 930 297	8 599 868	9 010 211	4.8%	5.2%
Schengen	-	-	4 826 395	5 255 823	5 374 778	2.3%	///
Hors Schengen	-	-	3 103 902	3 344 045	3 635 433	8.7%	///
Transit	2 489	2 034	2 924	3 877	14 351	270.2%	55.0%
<b>Toulouse - Blagnac</b>	<b>7 517 736</b>	<b>7 669 054</b>	<b>8 081 179</b>	<b>9 264 611</b>	<b>9 630 308</b>	<b>3.9%</b>	<b>6.4%</b>
Passagers locaux	7 471 702	7 629 832	8 048 412	9 214 110	9 571 543	3.9%	6.4%
nationaux	4 319 814	4 451 580	4 567 049	4 699 751	4 734 961	0.7%	2.3%
internationaux	3 151 888	3 178 252	3 481 363	4 514 359	4 836 582	7.1%	11.3%
Schengen	-	-	2 167 837	2 912 187	3 148 615	8.1%	///
Hors Schengen	-	-	1 313 526	1 602 172	1 687 967	5.4%	///
Transit	46 034	39 222	32 767	50 501	58 765	16.4%	6.3%

Déjà bien installé dans le paysage des aéroports internationaux, Nice continue sa croissance, porté par l'international hors Schengen. Ce sont les aéroports de Nantes et Bordeaux qui enregistrent la plus forte croissance.

## ii) L'accessibilité des aéroports régionaux

La France dispose d'un maillage équilibré d'aéroports internationaux sur son territoire métropolitain et ultramarin. C'est un atout stratégique pour le développement et l'attractivité de nos régions. Nos aéroports rencontrent souvent des difficultés pour ouvrir de nouvelles liaisons internationales. La

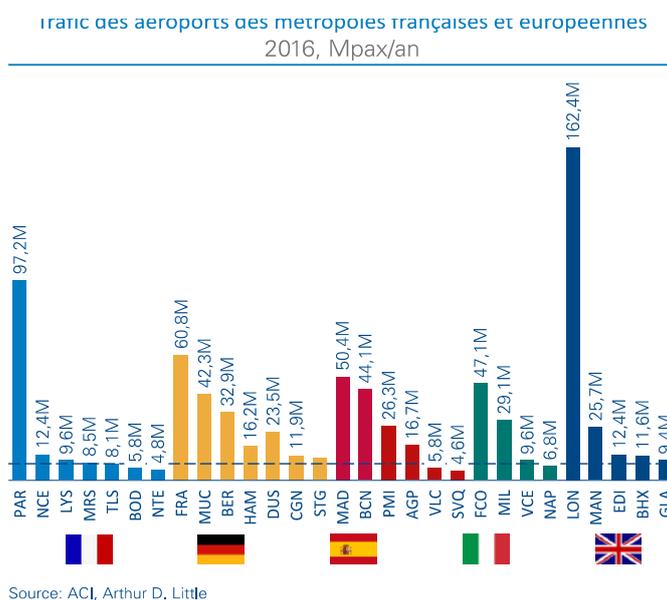
question des droits de trafic, négociés par l'Etat ou l'Union européenne avec d'autres Etats ou groupes d'Etats, n'est qu'une toute petite partie du problème.

Les régions doivent mener un travail sur leur positionnement touristique et s'assurer que leurs offres touristiques sont cohérentes et complètes ceci dans l'objectif de déconcentrer les flux. En effet, face aux risques de saturations de certains lieux touristiques, quelques voix s'alarment et parlent d'un « sur-tourisme ». L'internationalisation du tourisme génère des phénomènes de concentration géographique sur certains lieux et est susceptible d'accroître les inégalités entre les territoires : s'il est extrêmement simple d'accéder à une gare ferroviaire, il est compliqué d'accéder aux aéroports, surtout pour un passager étranger non motorisé.

Des transports en communs existent, mais sont souvent peu et mal indiqués. La plupart des aéroports ont été réfléchis et conçus dans leur accès pour un passager régional motorisé. Ce constat est d'autant plus vrai pour les aéroports régionaux dont les politiques publiques en matière de transport sont parfois à rebours par rapport à la desserte de l'aéroport. L'intermodalité doit être systématiquement prise en considération dans les stratégies de développement d'accessibilité futures.

### iii) La position hégémonique de Paris face aux régions

La stratégie française globale des années 1990 (État et groupe Air France-KLM) de hub européen à Paris a parfaitement correspondu à la 1<sup>ère</sup> révolution industrielle du secteur et reste une force dans la concurrence Européenne et internationale. Cependant face à la 3<sup>ème</sup> révolution industrielle du secteur qui consiste à développer la connectivité ville à ville nous pourrions également considérer que le « tout hub » devient si ce n'est une faiblesse, au moins un frein dans la capacité à développer les aéroports de province.



Les aéroports régionaux français sont beaucoup moins dynamiques que les aéroports régionaux de nos voisins européens. Le trafic des aéroports des grandes métropoles françaises est plus faible que celui de leurs consœurs européennes. Lyon Marseille et Toulouse sont nettement en dessous de Hambourg (16 millions) ou de Manchester (26 millions).

La tendance actuelle porte la demande sur une accessibilité directe des territoires et influe sur le choix final de la destination. Aujourd'hui la faiblesse de dessertes point à point, vers les régions françaises est un frein au développement économique global et notamment au développement des flux touristiques.

## B/ le Pavillon Français en perte de vitesse

## **1-Le groupe Air France**

L'ensemble des compagnies commerciales françaises ont transportés environ 70 millions de passagers en 2017 (source DGAC), le groupe Air France représente à lui seul 80% soit plus de 57 millions (Air France 46,8M. Transavia 5,6M, Hop 4,5M. Joon 0,2M.) Il est donc juste de le considérer comme étant le représentant légitime du pavillon français.

Cinq autres compagnies ont transporté en 2017 plus d'1 million de passagers (Aigle Azur 2M. Air Corsica 1,8M. Air caraïbes 1,6M. Corsair 1,2M. Air Austral 1,1M.)

Air France est un atout indéniable pour l'attractivité de la France, sa présence mondiale et sa puissance marketing font rayonner la France. Son logo et la typologie de son nom (AIR FRANCE) sont partie intégrante du marketing de la destination France sans que cela ne représente un coût pour les territoires et les acteurs du tourisme français.

Toutefois, au cours des 10 dernières années :

-le pavillon français a perdu en moyenne environ -1 pt de parts de marché par an : il est donc passé d'une part de marché globale de 50% en 2008 à 41% en 2018.

-il a su s'organiser en modèle hub, évolution stratégique du secteur dans les années 1990/2000, mais -n'a su pas constitué de compagnie « *Low Cost* » puissante, et devra donc faire face aux enjeux stratégiques d'avenir portés par les « *Low Cost* » long courrier et leur développement en région.

## **2-La desserte régionale, apanage des compagnies « Low Cost »**

Le manque de stratégie agressive de la part du pavillon français est aujourd'hui un véritable frein au développement touristique de certaines régions dont la croissance et le développement de nouvelles routes aériennes sont portés par des compagnies étrangères régulières mais aussi et surtout « *Low Cost* ».

En effet, si les plateformes parisiennes continuent de représenter 51% du trafic aérien français, ce sont bien les grands aéroports régionaux qui progressent le plus vite, à 6,6% contre 3,8% contre pour l'aéroport Roissy et Orly. Les aéroports des métropoles régionales représentent aujourd'hui, à eux seuls, près du 1/3 du trafic national (31,72%) et ont contribué, en 2018, à la croissance nationale à hauteur de 43%, contre 40% pour les plateformes parisiennes, selon l'enquête annuelle de l'UAF.

Le trafic des compagnies « *Low-Cost* » est le principal moteur de la croissance les aéroports français. Ces dernières ont contribué à hauteur de 66% à la croissance français en 2018, soit 10 points de plus qu'en 2017. Une progression due à l'ouverture de plusieurs bases en 2018 : Volotea à Marseille, Easyjet à Bordeaux et Nice. Le trafic « *Low-Cost* » représente maintenant 32% du trafic total national, 22% à Paris, et 46% sur les aéroports régionaux

## **C/ La structure socio-économique de la France**

### **1-le centralisme parisien**

La France reste encore aujourd'hui en Europe le seul pays important dont l'ensemble des décisions reste concentré en un seul endroit : Paris. Pourtant 96% de la superficie de la France n'en fait pas partie, tout comme 81% de sa population et encore aujourd'hui 70% de son PIB. Toutefois cette situation tend à changer.

Ce sont d'abord les migrations interrégionales qui voient fuir chaque année de Paris près de 100.000 habitants vers le sud et l'ouest de la France, quand ce n'est pas à l'étranger. Ce sont les moyens de

communications et de transport, internet comme le TGV ou les vols « *Low-Cost* », qui permettent à tous les Français, où qu'ils soient, d'accéder à l'information, à la culture, aux déplacements proches et lointains, sans pour autant être obligés de résider dans la capitale.

Cette décentralisation permettra de réaliser une révolution territoriale et de ré- équilibrer la notoriété et l'attractivité de la France par la mise en avant de plusieurs métropoles, en complément de Paris. Notoriété touristique mais plus globalement un déficit de notoriété dû à différents facteurs, notamment le rayonnement plus limité des métropoles françaises par rapport à certaines grandes métropoles de nos voisins européens (Exemples : Barcelone et Munich.)

L'aspect économique, les bassins d'emplois, industriels, les entreprises internationales, les grandes entreprises françaises, les grandes écoles, Universités internationales de renom, les salons et congrès, les événements culturels, sportifs, tous ces éléments concourent à une notoriété globale en capacité de motiver un développement des connectivités voir la créer.

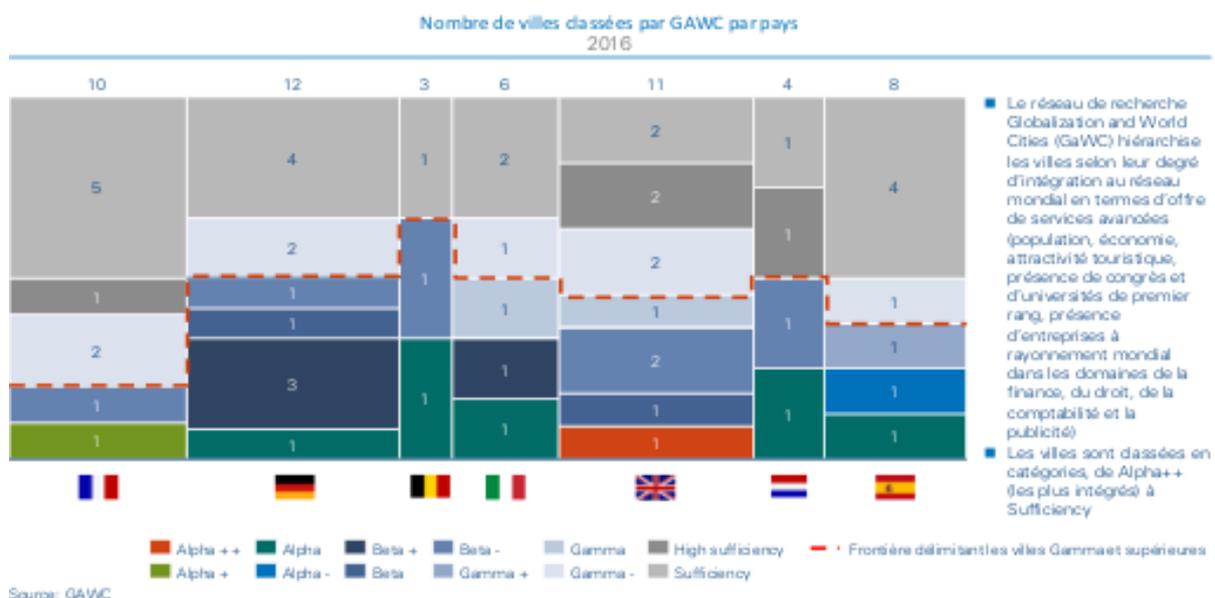
La centralisation historique de tous ces éléments en région parisienne est un constat. À démographie comparables, la concentration des centres de décision en région parisienne a conduit à limiter le rayonnement des métropoles de province malgré des pôles et des marqueurs identitaires dans de nombreuses grandes villes de province, Paris reste de très loin la ville de France avec la plus forte notoriété.

À l'image de Marseille via le contrat de destination Provence, Bordeaux et le rayonnement de la Nouvelle Aquitaine, Toulouse et la notoriété d'Airbus, Nantes, Lyon ou Nice, le tourisme peut aider fortement à l'évolution de la notoriété, voire créer une attractivité globale.

Le réseau de recherche *Globalization and World Cities (GaWC)* hiérarchise les villes selon leur degré d'intégration au réseau mondial en termes d'offre de services avancées (population, économie, attractivité touristique, présence de congrès et d'universités de premier rang, présence d'entreprises à rayonnement mondial dans les domaines de la finance, du droit, de la comptabilité et la publicité)

Les villes sont classées en catégories, de Alpha++ (les plus intégrées) à « Sufficiency ».

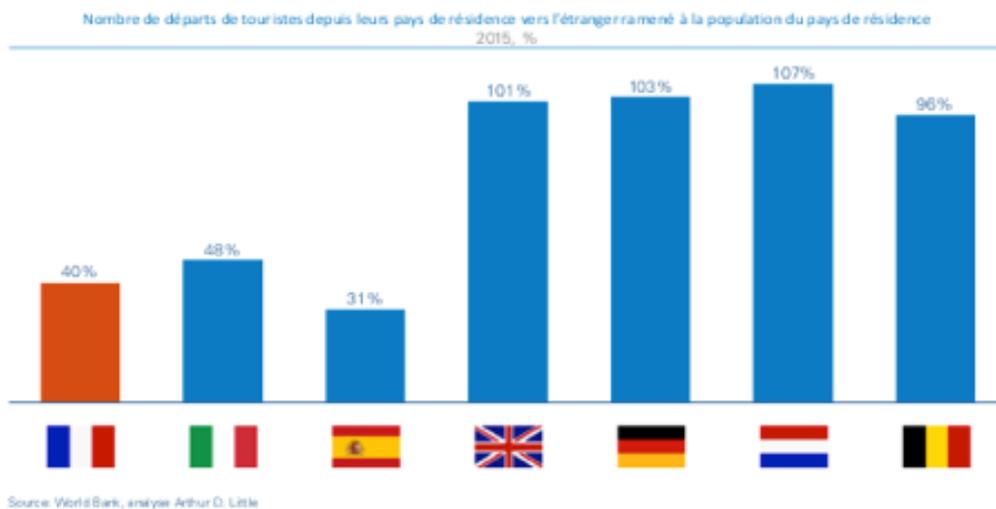
Comme le montre l'illustration ci-dessous, la France manque de villes globalement attractives (classement Gamma ou supérieures) or les compagnies regardent une attractivité globale pour s'implémenter.



La France dispose ainsi de dix villes classées mais seulement deux de rang Gamma ou supérieur, contre six pour l'Allemagne, cinq pour le Royaume-Uni et trois chacune pour l'Espagne et l'Italie. Le trafic aérien sur les principales métropoles régionales françaises est logiquement inférieur à celui des autres métropoles régionales européennes, en particulier allemandes et anglaises. Il est comparable avec le trafic aérien des villes de catégorie similaire dans le classement GaWC.

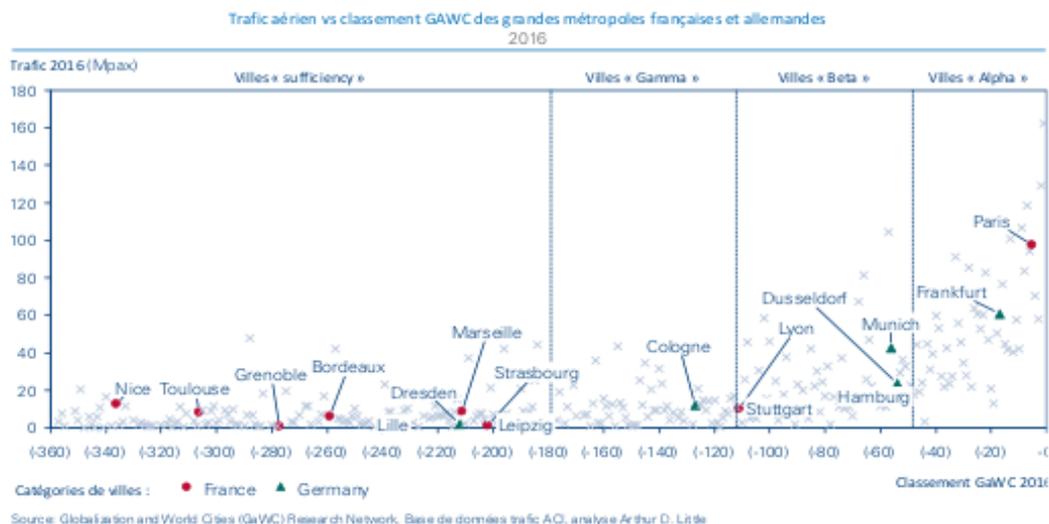
Toujours sur le plan économique, le niveau du commerce extérieur de la France par rapport à d'autres pays européens reste faible, ce qui au regard des compagnies aériennes ne donnent pas d'arguments supplémentaires pour s'implanter en dehors du bassin parisien. Le volume du fret aérien est un exemple venant corroborer ces éléments, ne plaçant pas la France parmi les plus grands pays exportateurs.

## 2-Les français voyagent moins à l'international



Les Français voyagent moins que leurs voisins européens et c'est un obstacle de taille, car une ligne aérienne ne fonctionne qu'avec des flux dans les deux sens, sa fréquence est dépendante d'un équilibre d'attractivité des deux territoires et de la capacité des résidents à emprunter la ligne. Comme les français voyagent proportionnellement moins que leurs voisins, l'étude pour la création de ligne est rendue nécessairement plus délicate.

Pour exemple le comparatif avec les grandes métropoles Allemandes :



## **D/ La gouvernance du tourisme**

### **1-Le MEAE et son opérateur Atout France**

Atout France a été créé par la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques sous la forme d'un GIE (groupement d'intérêt économique) de droit privé. Il est placé sous la tutelle du ministre en charge du tourisme, en l'application des dispositions de l'article L. 141-2 du code du tourisme.

Depuis le décret n° 2014-400 du 16 avril 2014 relatif aux attributions des ministres, le ministre des Affaires étrangères est compétent pour définir et mettre en œuvre la politique du développement international de la France, notamment au titre du commerce extérieur et du tourisme.

Aux termes de l'article L 141-2 du code du tourisme, l'opérateur est placé « sous la tutelle du Ministre chargé du tourisme ». La tutelle de l'opérateur est donc logiquement partagée par les deux ministères compétents, le MEAE d'une part, pour la promotion et le développement du tourisme, et le MEF d'autre part.

De par ses compétences et grâce à son réseau diplomatique, le MEAE est reconnu par les professionnels et les acteurs du tourisme comme l'interlocuteur légitime. Depuis 2014, le MEAE a conduit un travail d'amélioration considérable sur de nombreux chantiers, tels que la délivrance des visas en 48h, ou encore la constitution de 23 contrats de destination afin d'accélérer le développement des destinations touristiques et renforcer l'attractivité des territoires.

En matière de tourisme, on estime aujourd'hui que 90% des voyageurs choisissent leur destination de vacances grâce à internet et 84 % décident de leurs hôtels en ligne. L'expérience touristique est aujourd'hui indissociable du numérique, en raison de l'hyper-connectivité des touristes.

C'est pourquoi le MEAE, a demandé à son opérateur Atout France, de s'engager fortement pour améliorer le positionnement de la destination France et valoriser l'offre touristique afin d'accompagner au mieux les touristes internationaux dans leur choix final de destination.

L'objectif étant de positionner « France.fr » comme « le » portail de référence du voyageur sur la destination France.

### **2-Coordination interministérielle sur la question du tourisme**

De nombreux acteurs auditionnés ont mis en avant que la dispersion du tourisme entre les différents ministères rend parfois les échanges difficiles, particulièrement concernant les questions de la desserte aérienne. Les acteurs auditionnés ont indiqué un manque de coordination, constat, d'autant plus marqué pour les opérateurs étrangers.

C'est un handicap certain, comparé à d'autres pays très organisés dans la filière du transport aérien. Cela se traduit certainement par un frein aux investissements des opérateurs étrangers en France. Une coordination autour d'un point focal serait un levier de facilitation apprécié et appréciable.

### **3-Accords internationaux et droits de trafic**

#### **i) Focus sur l'accord France-Chine : un « open sky » ciblé**

La France a signé en 2016, un accord-cadre avec la Chine, permettant de développer la connectivité entre nos deux pays. Une connectivité plus ciblée sur les villes de province chinoises avec trois axes distincts :

-Une liaison accrue depuis Paris vers Pékin, Shanghai et Canton, lignes les plus fréquentés, par exemple Air France assure déjà 35 vols hebdomadaires à destination de ces trois villes.

-Un développement des liaisons depuis Paris vers la province chinoise prenant en compte le potentiel de développement des villes de second ou troisième rang (par exemple Chengde, Hainan, Huangzhou, Xian, Kunming), qui ne sont actuellement que marginalement desservies.

-La création de nouvelles liaisons depuis la province française vers tout point en Chine.

La stratégie chinoise, tout en renforçant le trafic aérien vers Paris se porte sur le développement de la connectivité des villes de province.

Du côté français, si l'on constate encore la prépondérance de Paris et la confirmation de la stratégie du Hub, ce dernier point permettrait, du moins sur le papier, de répondre aux attentes des aéroports des principales métropoles françaises.

Pour l'instant l'accord porte sur sept villes pour chaque pays, de façon réciproque. En France, si Nice a déjà préparé une liaison directe, il nous semble que Lyon, Bordeaux, Nantes, Marseille et Toulouse ont d'ores et déjà toute légitimité pour la création de liaisons.

Pour **mettre en œuvre cet accord** de façon efficace il sera nécessaire de travailler sur différents niveaux :

#### **Améliorer la connectivité nationale par l'intermodalité.**

La Chine à développer « récemment » ses infrastructures et a stratégiquement pensée intermodalité, Tous les aéroports sont « ultra connectés » avec leurs villes et leurs régions. Des métros, TGV et autres modes ultra rapides (Transrapide magnétique de Shanghai qui relie l'aéroport à la ville en sept minutes à la vitesse maximum de 450 km/h) utilisés par les chinois et ils peuvent (vont) s'attendre à l'identique en France. Cela est théoriquement possible grâce au réseau de transport en commun (métro, tramway, bus) et au TGV reliant les grandes villes françaises potentiellement concernées à Paris mais cela reste à créer dans l'aspect pratique. Hormis Nice, trop d'aéroports manquent de connexion pratique et fluide pour un étranger.

#### **Augmenter le nombre de compagnies françaises pouvant utiliser les fréquences allouées.**

La partie chinoise peut en désigner quatre pour le trafic passager (Air China, China Southern, Eastern Airlines et Hainan) et deux pour les vols cargos (qui n'utilisent plus depuis quelques années les 18 fréquences cargos autorisées pour chaque pavillon. Cette particularité ne concerne pas bien entendu directement le secteur du tourisme et l'activité « fret » en général n'a pas été abordée, si ce n'est dans la partie des « faiblesses économiques des territoires » et la concentration parisienne mais c'est à souligner car l'activité globale d'un aéroport est vectrice de développement global).

La France a désigné trois compagnies : Air France, Aigle Azur et Air Austral. Mais d'autres compagnies françaises pourraient développer des connectivités (par exemple la compagnie XL Airways, non-désignée aujourd'hui, souhaiterait desservir Urumqi).

Il est à voir si la réciprocité, chère aux accords France / Chine, peut se concrétiser sur ce point.

#### **ii) Délai de réactivité pour l'obtention de droits de trafic**

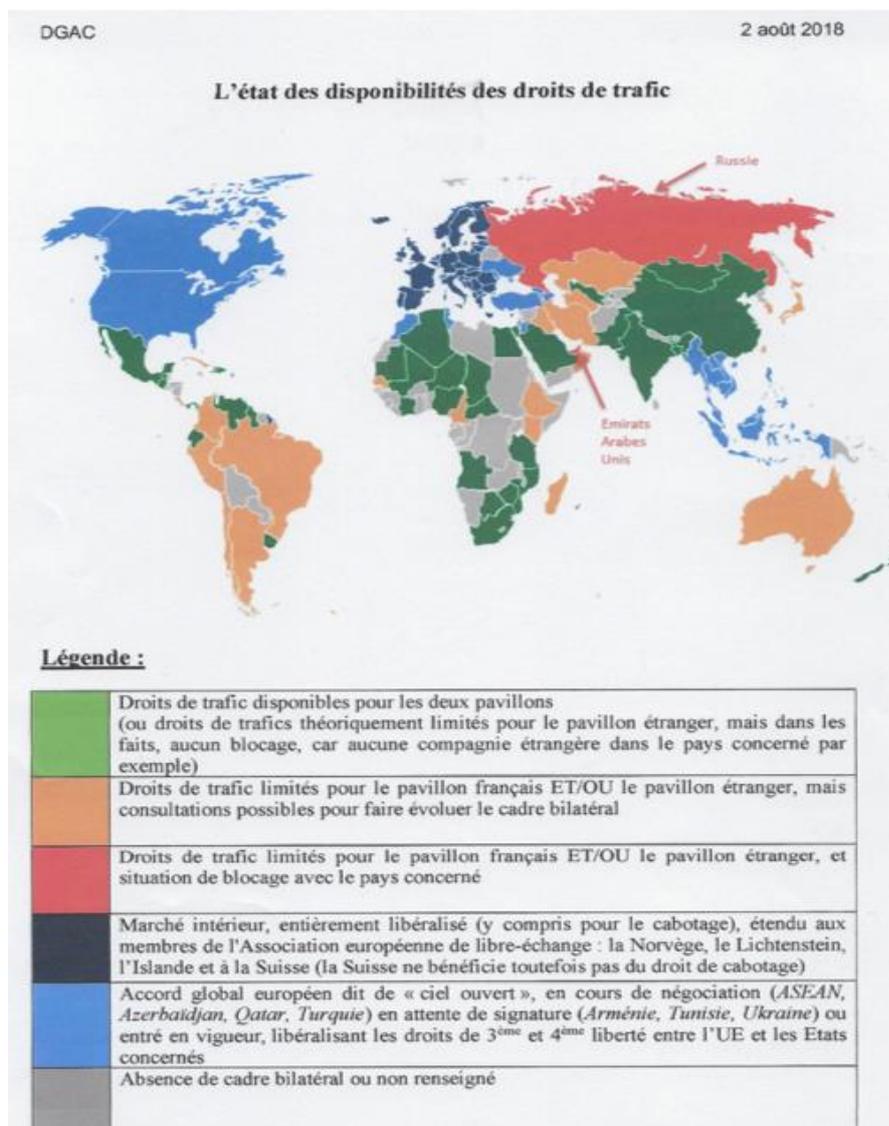
L'obtention de droits de trafic est devenue marginale avec l'ouverture du ciel européen, américain et autres accords « opensky » comme le montre l'illustration ci-dessous et il ne concerne que relativement peu de destinations. Mais il n'en est pas moins stratégique pour certains territoires notamment dans le secteur du tourisme. Chaque cas doit pouvoir être étudié, précisément et en tenant compte des besoins et potentiels du secteur du tourisme.

Le cas de la Russie est emblématique, avec une population de 150 millions d'habitants, une croissance du nombre de touristes et une relative proximité avec la France, c'est un marché très important pour le tourisme qu'il faut favoriser et attirer afin de pouvoir concurrencer pleinement les destinations actuelles des touristes russes (Turquie, Espagne, Israël, Égypte, ...).

Il en est de même avec l'Amérique Latine si nous souhaitons modifier la connectivité naturelle avec la péninsule Ibérique. L'obtention finale d'un droit de trafic nécessite une étude approfondie et doit être basée sur une réactivité en lien avec les spécificités touristiques concurrentielles. Idéalement un interlocuteur privilégié doit être désigné.

L'Union européenne et le Qatar ont paraphé un nouvel accord aérien bilatéral, le premier entre le continent et un pays du Golfe. Il donnera à toutes les compagnies aériennes de chaque camp, et donc à Qatar Airways, un accès sans restriction à tous les aéroports de leurs territoires respectifs. L'accord annoncé le 4 mars 2019 par l'Union européenne « renforcera les règles et les normes applicables aux vols entre le Qatar et l'UE », et établira « une nouvelle référence mondiale en s'engageant dans des mécanismes de concurrence solides et équitables, et en incluant des dispositions qui ne sont normalement pas couvertes par des accords bilatéraux de transport aérien, telles que les questions sociales ou environnementales », précise le communiqué de l'instance européenne.

L'accord profitera à toutes les parties prenantes en améliorant la connectivité grâce à un environnement concurrentiel équitable et transparent, et « créera des bases solides pour une relation à long terme dans le secteur de l'aviation » Cet accord « fait partie des efforts concertés de l'UE pour assurer une concurrence ouverte et loyale et des normes strictes pour l'aviation mondiale »



## **4-L'accueil et la Sécurité**

### **i) Délivrance des visas**

Tout comme les droits de trafic les visas sont devenus marginaux, en effet la plupart des pays émetteurs de touristes n'ont plus besoin de visas touristiques pour se rendre dans l'espace Schengen. Les états Unis, le Canada, le Mexique, le Brésil, le Japon, la Corée, l'Ukraine.

Au total, 61 pays sont exemptés mais se verront en 2021 dans l'obligation de souscrire numériquement une autorisation d'entrée sur le territoire via le dispositif Européen ETIAS, identique au système Américain ESTA et au système canadien AVE. Valable pour une durée de 3 ans il coutera 7€.

La France n'a émis en 2018 que 3,5 millions de visas d'entrées touristiques dont 842 000 à des ressortissants chinois. La progression reste importante mais en baisse, après 17% en 2017 elle a été de 8,5% en 2018.

Si la tendance sécuritaire est à la limitation des visas, tout au moins à une étude approfondie et donc nécessairement plus longue des dossiers, la tendance économique concernant le tourisme est à l'assouplissement. Les États-Unis ont, fin 2014, modifiés leur politique de visa vis-à-vis des ressortissants chinois en leur octroyant un visa de 10 ans pour 160 \$, de ce simple fait la fréquentation du pays a doublé en 3 ans. Cela permet à un chinois de pouvoir revenir régulièrement aux états unis sans contrainte et en « amortissant » le coût initial de son visa.

La commission Européenne réfléchit actuellement à la mise en place d'un tel procédé, voir à la suppression des visas pour les chinois au moment de la mise en place de l'ETIAS ce qui serait un atout concurrentiel vis-à-vis des États-Unis.

La délivrance des visas est à considérer « spécifiquement » pour le tourisme et la concurrence du secteur. Les agences, tour-opérateurs étrangers et touristes individuels ont un « choix relatif » de leur destination d'arrivée sur le territoire européen. Choisir la France doit être aussi simple que de choisir l'Allemagne, l'Espagne ou l'Italie. Il est important d'observer les méthodologies de nos voisins (et néanmoins concurrents).

Cela à bien entendu un impact fort sur l'organisation et le développement du transport aérien, les compagnies pouvant légitimement privilégier les aéroports des pays les plus dynamiques en termes de délivrance de visas.

Post Brexit il sera nécessaire de porter une attention toute particulière sur la méthodologie des britanniques, ayant déjà une politique agressive sur ce point, notamment en termes de délai (24h avec un surcoût).

Le délai de 48h pour l'obtention de visas que la France s'était fixée, mis en place par Laurent Fabius sur certaines destinations, a largement favorisé les échanges, par exemple avec la Chine. Cela a permis de développer notre attractivité.

### **ii) L'accueil dans les aéroports**

L'accueil des touristes internationaux est l'une des faiblesses de la destination France, en particulier dans les aéroports, portes d'entrée principales de ces clientèles. Parmi les faiblesses identifiées : la signalétique. Pour un touriste étranger, voyageant de façon de plus en plus individuelle, même habitué de la destination France, il est indispensable de pouvoir se repérer ou d'être bien aiguillé dans son parcours. Si bon nombre de destinations sont pourvues de signalisations en anglais, peu d'autres langues sont proposées.

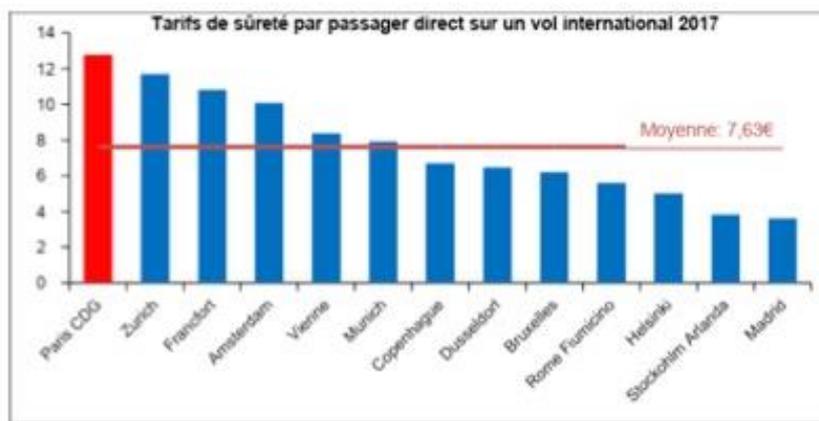
Le temps d'attente au passage aux frontières est axe d'amélioration majeur sur lequel les acteurs concernés doivent travailler. Souvent considéré comme du temps perdu, voire même anxiogène la prise

en compte globale du parcours voyageur doit être optimisé et harmonisé au maximum et s'inscrire dans une stratégie d'accueil des visiteurs internationaux.

Enfin, les acteurs auditionnés ont tous mentionné la problématique liée aux taxis clandestins, qui bien souvent gâche la première impression de la destination France. L'évolution des réseaux sociaux fait que ces mauvaises expériences influent sur l'image globale d'une destination locale ou nationale et font une très mauvaise communication pour la destination. A titre d'exemple : l'expérience d'un couple de touriste thaïlandais ayant posté une vidéo d'un taxi clandestin leur demandant 247 euros pour un trajet jusqu'à Paris.

## **5-Taxes & concurrence fiscale : modèle d'indépendance**

Le transport aérien est un des rares moyens de transport à financer lui-même ses infrastructures, le poids des différentes taxes dans le prix d'un billet d'avion est impressionnant comme nous l'avons précisé dans la composition du prix du billet. Les niveaux de ces taxes font partie intégrante de la compétitivité des aéroports.



Source : Tarifs aéroportuaires publics 2017 (taxes comprises)<sup>15</sup>

Par définition, le transport aérien international est internationalement concurrentiel, l'ensemble des compagnies regardent de très près les coûts dans leur ensemble et notamment, dans le cas de création de bases dans un pays, les coûts liés à la masse salariale et dans tous les cas les taxes d'aéroports.

Pour une compagnie dite « classique » et opérant des vols long courrier avec des avions d'une grande capacité l'impact peut paraître moindre, surtout si la ligne est « installée » et que sa fréquentation est optimale. Mais en dehors de ces paramètres, notamment pour la création d'une nouvelle ligne, qui s'apparente plus à un investissement qu'à un développement commercial, c'est bien un calcul concurrentiel qui s'opère entre les différentes destinations.

Pour la création d'une ligne, les coûts des différentes taxes spécifiques seront déterminants mais pour la création par une compagnie d'une connectivité pérenne avec une base de personnel c'est l'addition des coûts des taxes et coûts du travail qui permettra, ou non, en fonction de sa rentabilité, de l'envisager.

Dans une stratégie qui consisterait à développer fortement et de façon pérenne la connectivité des aéroports de province par la création de lignes long courrier, il est nécessaire de prendre en compte l'investissement des compagnies et d'y adjoindre des mesures d'accompagnement.

Dans un contexte où le « Low-Cost » est en forte croissance générale et en « naissance » sur le long courrier, tous les coûts sont affinés à l'Euro près, un euro représentant par exemple 3% du prix moyen d'un billet pour Ryanair.

Il est donc logique que les compagnies privilégient les destinations apportant un mix attractivité/coût/rentabilité intéressant et qu'elle ne tienne pas seulement compte de l'attractivité touristique, les destinations ne manquent pas en Europe.

Une création de ligne ou une augmentation de fréquence a un impact fort à court terme sur la fréquentation de la destination et à moyen et long terme sur son attractivité.

Bien que le niveau des taxes et redevances des aéroports soit régi par l'Europe, avec dans chaque pays un organisme régulateur, en France c'est l'ASI (Autorité de Supervision Indépendante) des redevances aéroportuaires qui autorise ou non les demandes d'augmentation des taxes d'aéroport en fonction de l'augmentation des coûts, un dossier plus complet répertoriant l'évolution des coûts concurrentiels globaux des aéroports européens serai une aide à la décision.

---

# RECOMMANDATIONS

---

## I/ Les pistes d'amélioration et propositions réalisables à court terme

### **Axe 1 : création d'une instance à destination des opérateurs du transport et du tourisme**

Les acteurs rencontrés plébiscitent la création d'un « guichet unique » ayant la capacité de centraliser l'ensemble des besoins auxquels les acteurs étrangers du transport (notamment les compagnies aériennes) et les acteurs du tourisme, doivent, sur les différents sujets (promotion, visa, aménagement du territoire, transports, etc.) faire face pour s'implanter.

Au-delà de l'organisation d'une coordination interministérielle en cours, grâce à la mise en place du Conseil Interministériel du Tourisme, ce « guichet unique » pourrait prendre la forme soit d'une institution soit d'une structure regroupant et facilitant les échanges avec les différents acteurs sur le sujet de la desserte aérienne au sein du Gouvernement.

→ **Proposition N°1 : Mise en place d'une instance ou d'une structure dédiée à l'accueil et au conseil des opérateurs du transport et du tourisme (français ou étranger) voulant s'implanter en France.**

### **Axe 2 : renforcement du rôle d'Atout France sur la promotion de l'accessibilité des territoires**

Le contrat de destination est un outil d'attractivité et de valorisation des territoires pour attirer de nouvelles clientèles internationales. Ils fédèrent l'ensemble des acteurs du tourisme autour d'une marque de territoire, afin de créer une offre structurée, lisible et visible sur le plan international. 23 contrats de destinations ont été sélectionnés. Ils sont co-signés par le ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères, le Ministère de l'Économie et des finances et l'ensemble des parties prenantes locales.

Les acteurs locaux signataires des contrats sont des acteurs publics et privés qui ont choisi de s'unir autour d'un projet commun de développement touristique. La structuration et le développement de l'offre, la qualité d'accueil, la promotion sur les marchés internationaux cible, ainsi que l'observation économique : constituent les principaux axes d'actions prévus au contrat. Les contrats de destinations sont portés par Atout France.

Toutefois, pour la plupart de ces contrats de destination la place des acteurs du transport n'est pas assez prégnante. De même, la promotion de l'accessibilité des destinations touristiques n'est encore pas assez développée au sein de l'ensemble des outils de promotion dont dispose l'Opérateur national Atout France (au travers du site France.fr et de ses campagnes de promotion.) Enfin, de manière générale, les acteurs auditionnés ont dans leur ensemble tous plébiscités pour plus d'échanges avec le GIE.

→ **Propositions N°2 : Les aéroports et acteurs du transport doivent systématiquement être signataires des contrats de destination (exemple : contrat de destination Marseille-Provence où l'aéroport de Marseille est signataire.)**

→ **Proposition N°3 : Instaurer dans le Contrat d'Objectifs et de Performance, d'Atout France, la question de la promotion de l'accessibilité des destinations touristiques. De même, le site France.fr devrait intégrer un socle minimum d'informations sur les possibilités de transport pour se rendre sur les destinations promues.**

→ **Proposition N°4 : Mettre en œuvre un appel à initiatives auprès des compagnies aériennes, organisé par Atout France et sous le haut patronage du MEAE, afin de permettre la création de**

**nouveaux partenariats avec les compagnies aériennes en matière de promotion des lignes internationales.**

**→ Proposition N°5 : Organiser une rencontre entre les représentants des compagnies aériennes en France (BAR France) et Atout France pour travailler sur un partenariat**

### **Axe 3 : renforcement du rôle de la SNCF dans la connectivité air-terre : intermodalité.**

#### **a) La vente de billets de train**

Une meilleure harmonisation entre la distribution des billets d'avion et de train pourrait faciliter grandement les déplacements des touristes étrangers. Aujourd'hui, la planification des voyages en région française est encore difficile, en particulier pour les clientèles lointaines (asiatiques) qui ont tendance à vouloir réserver très en avance leur voyage.

En effet, il est actuellement difficile pour un touriste étranger de planifier son voyage en région en avance puisqu'il existe, en terme d'ouverture à la réservation des billets de transport, un écart important entre l'aérien et le rail.

Tandis qu'il est possible de réserver un an à l'avance les billets d'avion, la norme actuelle pour la majeure partie des lignes SNCF est de 3 mois en avance. Il est à noter que sur les lignes d'Eurostar et les celles opérées par la Deutsche Bahn les réservations peuvent être disponibles 6 mois à l'avance.

**→ Proposition N°6 : afin de rendre disponible au moins six mois à l'avance, la vente des billets de train il est nécessaire d'engager un dialogue avec la SNCF pour voir les possibilités d'aligner l'ouverture des réservations des billets de train sur la concurrence.**

#### **b) Faire du programme TGV Air un véritable outil de développement de l'intermodalité train-avion pour la destination France**

A ce jour, 85 % des voyages effectués via ce programme sont des départs de la France vers l'étranger. Ce programme, créé il y a plus de 20 ans, possède seulement une quinzaine de conventions avec des compagnies aériennes, en comparaison au « Rail&Fly » de la Deutsche Bahn qui en possède plus de 50.

Toujours en comparaison avec « Rail&Fly » le programme TGV Air ne permet que des échanges bimodaux depuis Paris et ne possède pas de service d'E-billet. TGV Air est un outil doté d'un très fort potentiel de développement et peut être un levier d'attractivité et de désenclavement de certains espaces ruraux. Son développement et sa promotion auprès des touristes internationaux, nous semble donc incontournable.

**→ Proposition N°7 : engager un dialogue avec la SNCF et le Ministère des transports pour acter un renforcement technique et financier du programme TGV Air.**

### **Axe 4 : actions nécessitant l'appui du MEAE**

#### **a) Uniformisation de la délivrance Visa : Métropole / DROM**

Le transport aérien vers et depuis nos territoires ultramarins est une spécificité à part entière. En effet la particularité de la continuité territoriale, l'octroi de mer ainsi que le poids du tourisme nécessite une approche différenciée. Le trafic aérien depuis la métropole est assuré à 100% par le pavillon français. S'il peut être important de concevoir des lignes directes depuis la province, des lignes directes depuis Roissy pour le trafic international, il est à bien considérer l'importance de l'aéroport d'Orly pour les territoires, avec la proximité du MIN de Rungis pour la partie très importante du transport de fret.

Le tourisme international n'est que peu développé dans nos territoires, dû à ces spécificités mais aussi à la différenciation en matière de délivrance de visas. En effet, nos territoires ne faisant pas partie de l'espace Schengen, c'est à la France qu'il revient de fixer les règles d'entrée sur le territoire. Tout en tenant compte des spécificités il serait nécessaire d'harmoniser au mieux avec la métropole les conditions d'entrée pour les touristes internationaux.

➔ **Proposition N°8 : entamer un dialogue avec le Ministère de l'intérieur et le Ministère des Outre-mer pour mettre en avant les marges de manœuvre possibles dans le but d'harmoniser les conditions d'entrées dans les DROM pour les touristes venant des 16 pays prioritaires.**

**b) Harmonisation des coûts de survol de la Sibérie**

Le survol de la Sibérie est un point de passage quasi-obligatoire pour les compagnies faisant le trajet entre la France et les pays asiatiques. Selon les termes des accords bilatéraux, une seule compagnie par état membre de l'UE peut survoler la Sibérie et bénéficier donc de coûts plus avantageux. Il conviendrait d'harmoniser ce coût de survol pour l'ensemble des compagnies aériennes françaises.

➔ **Proposition N°9 : dans l'intérêt de la défense du pavillon nationale, le MEAE pourrait engager un dialogue diplomatique avec la Russie pour uniformiser les coûts de survol de la Sibérie pour l'ensemble des compagnies aériennes françaises au départ de la France, ou faire en sorte que mandat soit donné à l'UE.**

## **II/ Les pistes d'amélioration et propositions réalisables à moyen terme**

### **Axe 1 : stratégie de développement de la connectivité aérienne et défense du Pavillon français**

**a) Définir une stratégie nationale de développement. Acter une refonte de la stratégie française en matière de connectivité aérienne autour des principaux aéroports régionaux de France : Nantes, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon**

Hormis Paris et Nice il est nécessaire de porter les efforts de façon stratégique. L'état stratège peut, avec pour modèle les « contrats de plan état région », mettre en place une politique d'investissement, d'aménagement et de promotion des aéroports en région.

Prioritairement pour Pays de la Loire (Nantes-Atlantique), Nouvelle-Aquitaine (Bordeaux), l'Occitanie (Toulouse-Blagnac), PACA (Marseille-Provence), Auvergne-Rhône-Alpes (Lyon Saint-Exupéry.)

➔ **Proposition N°10 : renouvellement des contrats de plan État-Région (CPER) pour la mise en œuvre d'une politique d'investissement, d'aménagement et de promotion des aéroports en région : Pays de la Loire (Nantes-Atlantique), Nouvelle-Aquitaine (Bordeaux), l'Occitanie (Toulouse-Blagnac), PACA (Marseille-Provence), Auvergne-Rhône-Alpes (Lyon Saint-Exupéry.)**

**b) Établir une nouvelle stratégie offensive pour renforcer le pavillon Français**

La stratégie défensive jusqu'ici développée par les opérateurs aériens français est, d'une part, discutable quant à son effet sur la préservation et le développement du pavillon français ; et d'autre part, empêche le développement des dessertes aériennes des compagnies (notamment *Low-Cost*) en région.

L'État doit accompagner Air France dans sa volonté affichée de renouveler sa stratégie pour renforcer le pavillon français tout en améliorant les dessertes aériennes directes en région. Cette nouvelle vision devra, à la fois, permettre de faciliter l'implantation des compagnies aériennes étrangères qui veulent desservir les régions françaises, et à la fois renforcer le poids du pavillon français dans la desserte des destinations françaises et européennes.

➔ **Propositions N°11 : lancer un travail d'analyse des forces et faiblesses de l'ensemble du pavillon français (Air France, Air Caraïbes, Transavia, XL Airways, Air Austral, Aigle Azur, Corsair etc).**

➔ **Proposition N°12 : mettre en œuvre d'une nouvelle stratégie de renforcement du pavillon français qui pourrait être guidée par un fil conducteur principal : le renforcement d'une compagnie "Low-Cost" française fondée sur une stratégie de maillage européen<sup>1</sup>. La compagnie "Low-Cost" Transavia semble être le support tout indiqué pour acter ce changement.**

### **Axe 2 : intermodalité : accélérer les demandes d'accès aux gares et aéroports aux autocaristes.**

Il conviendrait déjà d'aller au bout de la logique des cars dit « Macron » pour les relier aux aéroports mais aussi aux gares. Au niveau local l'intermodalité est la clé du développement des aéroports. Y accéder depuis son domicile ou se rendre à sa destination finale doit pouvoir se réaliser avec un minimum de contraintes. Si des changements sont nécessaires, ils doivent refléter l'esprit actuel du voyageur, un modèle « sans couture ».

Très récemment, les liaisons entre les métropoles françaises et les aéroports via les autocars se sont améliorées. Ces dernières sont mêmes en train de devenir parmi les liaisons les plus rentables des autocars « Macron ». Ainsi, de nombreuses lignes commencent à se déployer mais de manière trop lente, notamment à cause de la réglementation des 100 km qui oblige à étudier au cas par cas le déploiement des lignes pour ne pas « porter atteinte substantielle à l'équilibre économique du service public existant ».

Afin d'accélérer le désenclavement des aéroports régionaux il convient de libéraliser ces liaisons aéroports-métropoles régionales.

➔ **Proposition N°13 : engager un dialogue avec l'ARAFER permettant de créer une dérogation sur la réglementation des liaisons par autocars de moins de 100 km, afin d'ouvrir à la concurrence les liaisons : métropoles régionales – aéroports.**

### **Axe 3 : mobiliser les ambassades pour accueillir des ateliers dédiés à la création de stratégies « gagnant-gagnant » entre la France et le pays hôte en matière d'attractivité touristique.**

Il est primordial, pour l'attractivité touristique, économique d'un territoire d'établir des stratégies communes de connectivité entre deux destinations et d'organiser les initiatives de promotion des compagnies aériennes pour l'ouverture et le développement des lignes. Pour ce faire, il est important de pouvoir mobiliser toutes les ressources internationales dont la France est dotée, à commencer par son réseau diplomatique.

➔ **Proposition N°14 : lancer un appel à initiatives auprès des ambassades françaises afin d'organiser le premier *workshop* sur l'attractivité touristique (exemple : *workshop* Nouvelle-Aquitaine à l'Ambassade de Londres le 12/12/2018).**

## **III/ Les pistes d'amélioration et propositions réalisables à plus long terme**

### **Axe 1 : renforcer l'attractivité des aéroports régionaux en améliorant leur accessibilité.**

Si l'accessibilité aux aéroports est historiquement et essentiellement liée à la voiture, elle doit maintenant se concevoir différemment. L'augmentation des flux engendre un besoin croissant de transports en commun, bus, tramway, métro, covoiturage ou autre.

---

<sup>1</sup>Le fait qu'il n'y ait pas de compagnies « low cost » française limite le développement de la connectivité. « Transavia » existe mais qui elle est limitée à 40 avions (accord SNPL). La nomination de M. Benjamin Smith à la tête d'Air France pourrait être une opportunité de développer une compagnie « low cost » sur le modèle d'Air Canada Rouge.

Si les parkings sont des sources de revenus non négligeables cela ne doit pas freiner le développement de l'accessibilité d'autres modes de transport.

Les régions, qui ont la compétence transport depuis l'adoption de la loi NOTRe, doivent être mobilisées à l'amélioration globale de la desserte.

➔ **Proposition N° 15 : mobiliser les régions ayant la compétence transport (loi NOTRe), sur la thématique de l'attractivité et de la desserte des aéroports.**

### **Axe 2 : acter une stratégie de développement durable de l'aéroport d'Orly.**

Revoir la contrainte du nombre de vols en tenant compte de l'évolution des aéronefs et inciter les compagnies à être « écologiquement responsables ».

L'aéroport d'Orly, avec ses 3 pistes, est largement sous exploité, malgré une croissance du nombre de passagers lié à l'augmentation des capacités et à un taux d'occupation des avions optimal. Mais il pourrait, sans grands investissements, voir sa capacité presque doubler. Des travaux de jonction des aérogares ont été inaugurés le 19 mars 2019.

Initialement prévu pour protéger le bassin de vie d'Orly, le décret Bosson ne prend pas en compte la pollution sonore. Il limite le nombre d'atterrissages et décollages sans aucune considération pour la pollution sonore et environnementale. L'aéroport de Roissy est lui contraint par des objectifs de réduction de bruit.

Cette situation incite tacitement les compagnies à faire voler leurs avions vieillissants, les plus bruyants et consommateurs de kérosène, sur Orly et non Roissy. Ainsi, les riverains d'Orly sont peu à peu pénalisés par ce décret.

➔ **Proposition N° 16 : modification du décret Bosson (tout en maintenant le couvre-feu) et création d'une réglementation pour le renouvellement de la flotte des avions. Exemple : mise en place d'une taxe sur le kérosène pour les avions datant d'avant les années 2000, tout en incitant au développement durable de la plateforme.**

### **Axe 3 : améliorer la connaissance sur les impacts économiques des accords aériens passés avec des grands pays à fort potentiel, à commencer par la Chine.**

Analyser finement l'impact économique pour la France des récents accords franco-chinois. Analyser les accords conclus par la Chine avec nos voisins.

➔ **Proposition n°17 : lancement d'une étude à deux niveaux :**

- **Impacts économiques pour la France de l'accord aérien France-Chine**
- **Benchmark des accords aériens effectués entre la Chine et les 3 pays concurrents principaux de la France : Allemagne, Espagne, Royaume-Uni.**

### **Axe 4 : fiscalité et taxes : réétudier l'assiette des taxes, étudier, globaliser, comprendre la concurrence, accepter la mondialisation et capter les investissements étrangers.**

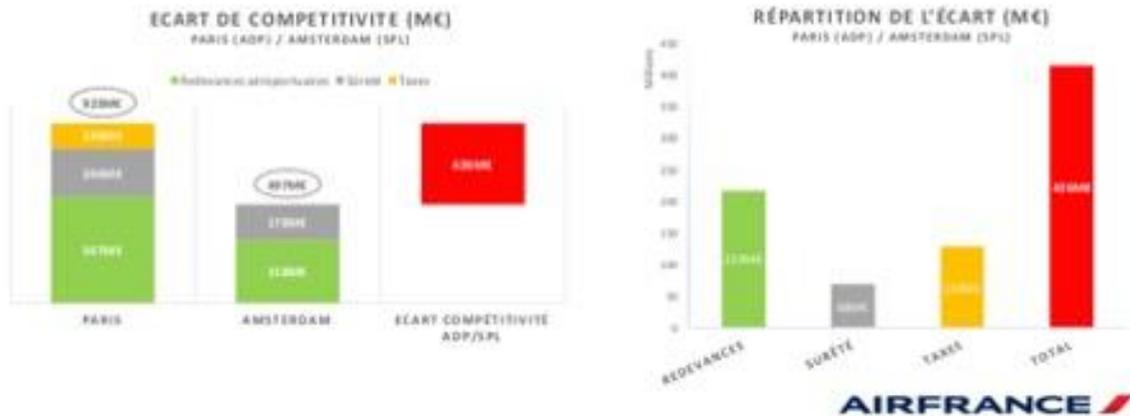
L'attractivité de l'aéroport ne dépend pas uniquement des coûts et taxes, mais cela y contribue, c'est dans tous les cas un frein à son développement, qui peut être un blocage dans certains cas, quand la compagnie hésite entre deux destinations ou quand elle a un modèle « *Low Cost* » et que un euro par passager peut représenter 3 à 5% du prix de vente moyen de ses billets.

Il est donc très important d'étudier tous les paramètres, de faire du niveau de taxe un atout comparatif. L'augmentation annuelle des taxes n'est pas non plus un modèle obligatoire (même si le niveau global des redevances aéroportuaire intègre l'inflation et une « juste rémunération du capital investi ») avec le

changement de comportement des passagers et les changements prévisibles de modèles des compagnies, on parle actuellement de modèles de compagnies « media », basé sur d'autres sources de rémunération et de la gratuité du transport aérien.

Cette illustration d'Air France montre clairement le décalage entre les deux aéroports principaux du groupe Air France KLM, expliquant peut-être la différence de résultats entre les deux compagnies du groupe.

◻ SIMULATION DES CHARGES AÉROPORTUAIRES (REDEVANCES ET TAXES) DE L'ACTIVITÉ AF AU DÉPART DE PARIS, SELON LES TARIFS 2017 ADP ET SPL  
 ◻ RÉPARTITION DE L'ÉCART ENTRE PARIS ET AMSTERDAM SELON LA NATURE DES CHARGES



Le transport aérien est un des rares moyens de transport à financer lui-même ses infrastructures contrairement à d'autres pays où l'état finance une partie des services.

De plus la France a adoptée unilatéralement une taxe dite « taxe Chirac » sur les vols internationaux au départ de France.

Si cette taxe n'est pas très élevée, elle se rajoute à l'ensemble des coûts et n'aide pas à la compétitivité de la France, il serait nécessaire d'étudier finement son impact et, comme elle n'a pas été adoptée au niveau international, d'en revoir ses modalités.

Les investissements des compagnies étrangères sont aussi liés à l'environnement fiscal et au coût du travail. Pour une compagnie internationale il est aisé de faire un comparatif simple et clair entre les pays sur ces points, de décider ensuite du niveau de son investissement et du volume de ses employés.

**Il serait logique que l'installation d'une compagnie étrangère soit considérée comme un investissement comparable à tout autre secteur économique, commercial ou industriel, et traité en tant que tel par tous les organismes concernés.**

➔ **Propositions 18 : Etudier l'assiette des taxes**

- **Étudier les possibilités de transformation d'une partie de la taxe en redevance via un travail de consultation avec les compagnies aériennes.**

---

# CONCLUSION :

## CONCERTATION, COORDINATION, STRATÉGIE, PROMOTION

---

### A/ Synthèse des recommandations clés

Nos recommandations classées en trois catégories court, moyen et long terme permettent de dresser un calendrier pour la future mise en œuvre des actions.

#### 1) Court terme

##### i) **Promotion : élargir les opportunités de partenariats d'Atout France**

En premier lieu, il serait opportun d'étudier les possibilités pour élargissement des partenariats entre Atout France et des compagnies aériennes qui ont signifié leur avis de travailler avec Atout France. De même, l'Opérateur pourrait se rapprocher du BAR France (**proposition N°5**) afin de nouer un partenariat sur la promotion du secteur aérien.

En second lieu, il pourrait être envisagé d'organiser un appel à initiatives auprès des compagnies aériennes, organisé par Atout France et sous le haut patronage du MEAE, afin de permettre la création de nouveaux partenariats avec les compagnies aériennes en matière de promotion des lignes aériennes (**proposition N°4**).

##### ii) **Intermodalité : air et TGV**

En France, les différents acteurs de la promotion touristique se veulent volontaristes, mais l'action est souvent désordonnée et la cohérence d'ensemble en matière de transport et d'intermodalité n'est pas toujours assurée. Il est donc essentiel pour que l'action de l'Etat soit efficace qu'il y est une coordination.

Un groupe de travail au sein du groupe SNCF pourrait être mis en place sur deux volets :

- L'ouverture des ventes des billets de train par anticipation à 6 mois pour les trajets grandes lignes, en ciblant la clientèle internationale (**proposition N°6**)
- Le renforcement du programme TGV Air au niveau des programmes similaires accessibles dans les autres pays européens (Rail&Fly de la Deutsche Bahn), permettant de développer des synergies air/rail (**proposition N°7**.)

#### 2) Moyen terme

##### i) **Refonte de la stratégie nationale en matière de connectivité aérienne**

L'accès aux transports dans les territoires et l'accueil des touristes constituent une priorité d'action du Gouvernement. Les aéroports sont un outil clé de la promotion territoriale et de l'attractivité des territoires. Dans la mise en place d'une nouvelle politique de desserte des territoires, il convient donc de définir une stratégie française en matière de connectivité aérienne autour des principaux aéroports régionaux internationaux de France que Nantes-Atlantique, Bordeaux-Mérignac, Toulouse-Blagnac, Marseille-Provence, Lyon Saint-Exupéry (**proposition N°9**.)

## ii) Renforcement du pavillon français

Afin de faire face à la concurrence grandissante des « *Low Cost* » dans la desserte des destinations française, il semble aujourd'hui primordial que le pavillon puisse faire émerger une compagnie « *Low-Cost* » d'envergure européenne tout en respectant les contraintes des réglementations européennes (**proposition N°11**). Par exemple, la compagnie Transavia semble toute indiquée pour devenir un contre poids face à la concurrence des low-cost outre-manche. Sa flotte est passée 33 avions fin 2018 à 38 appareils au cours de l'année 2019. La récente stratégie du groupe Air France de renforcer la place de Transavia au sein de la desserte aérienne des destinations françaises, doit être saluée et encouragée par le Gouvernement.

## iii) Mobilisation des ambassades sur la question de la connectivité

Le Quai d'Orsay, via son réseau diplomatique, pourrait prochainement organiser un premier *workshop* au sein de l'une des ambassades des 16 pays prioritaires (**proposition N°14**). Ce *workshop* serait dédié à la connectivité aérienne des deux pays et déboucherait sur la signature de partenariats gagnant-gagnant en faveur de l'ouverture de nouvelles lignes aériennes.

## 3) Long terme

### i) Acter un développement durable des plateformes aéroportuaires

La qualité de la desserte aérienne est un enjeu pour l'attractivité. L'accessibilité des aéroports régionaux est un critère de choix pour les compagnies aériennes lorsqu'elles décident de s'implanter dans les territoires. La loi NOTRe et les contrats de plan État-région permettent aujourd'hui aux territoires de se saisir de cette opportunité afin d'améliorer la desserte dans sa globalité (**proposition N°15**.)

### ii) Améliorer la connaissance des impacts économique des accords aériens France-Chine

Les Ministères des transports, de l'Economie et des Finances, de l'Europe et des affaires étrangères, ainsi que de la Cohésion des Territoires, pourraient annoncer la création d'un travail de consultation afin d'étudier l'impact des accords aériens France-Chine (**proposition N°17**.)

### iii) Etudier l'assiette des taxes

Les professionnels auditionnés ont tous plébiscités la possibilité d'étudier les taxes aéroportuaires et de rendre plus transparent leur utilisation. Un groupe de travail spécifique pourrait voir le jour afin de voir quelles sont les possibilités (**proposition N°18**)

## **B/ Méthodologie de mise en œuvre : vers un dispositif participatif, novateur et pérenne**

Les acteurs sont nombreux et très variés : secteur public régalién, secteur public opérationnel, secteur parapublic, chambres consulaires, acteurs privés ...

Il ne peut y avoir de stratégie sans coordination, et il ne peut y avoir de coordination sans concertation. Parmi eux :

- Les Ministères et leurs opérateurs concernés.
- Les régions et leurs organismes concernés, attractivité économique et tourisme (affaires et loisirs.)
- Les aéroports et leurs actionnaires-gestionnaires, notamment les chambres de commerce.
- Les compagnies aériennes.

- Les transports de dessertes urbaines, départementales, régionales voire inter-régionales.

La création d'un point focal (**proposition N°1**), **plébiscitée par l'ensemble des acteurs auditionnés peut être le point de départ de notre action.**

L'Institut Français du Tourisme pourrait se voir confier la préfiguration d'un organisme dédié à ce sujet dont la prérogative principale serait d'être le coordinateur entre l'État et les acteurs du tourisme et des transports.

Cette organisation de concertation, aurait un volet opérationnel fort, pouvant rassembler et centraliser les informations, être saisi pour avis. Sans parler d'un modèle similaire à celui d'un « *convention bureau* », cette organisation unique pourrait être un interlocuteur privilégié des compagnies aériennes, assister les acteurs étrangers dans leurs démarches et faciliter leur développement.

**L'Institut Français du Tourisme est en capacité de rassembler ces acteurs (dont beaucoup ont été parties prenantes des auditions). L'IFT se propose donc d'accompagner l'État pour rassembler les acteurs nécessaires sur les différents sujets, organiser les groupes de travail et faire le suivi des actions qui seront à mettre en œuvre.**

# ANNEXES : LISTE DES ORGANISMES RENCONTRÉS

Entreprise / Organisme	NOM	PRENOM	TITRE
Board of Airlines Representatives	M. SAUVAGE	Jean-Pierre	Président
	M. EZANNO	Yves	Secrétaire général
Volotea	M. CARINO	Pierfrancesco	Chief Sales Officer
Easyjet	M. BACCHETTA	François	Directeur Général France
Flixbus	M. LEFRANC- MORIN	Yvan	Directeur Général France
	M. DECARD	Olivier	Head of Institutional Relations
TGV Air	M. POUILLE	Christophe	Chef de produit
Korean Air	M. FROIDURE	Ludovic	Directeur Général France
Air Caraïbes	M. RICHARD	Edmond	Directeur Commercial Europe
ADP	M. MANCHERON	Rémi	Relations Institutionnelles
	M. HOUALLA	Marc	DGA, Directeur de l'aéroport CDG
	M. POTART	Hugues	Chargé d'études « Routes développement »
	M. DE LAMOTHE	Antoine	Direction des Opérations aéroportuaires
Emirates	M. DE BAILLEUL	Thierry	Directeur Général France
Air France	M. TIMSIT	Laurent	Relations publiques
	M. LE NAOUR	Philippe	Corporate Strategy
	M. LABADIE	Jean-Jacques	Directeur des Affaires Territoriales
Aéroport Bâle- Mulhouse	M. SUHR	Matthias	Directeur Général
	M. ELAND	Mario	Responsable Marketing
Transdev- Isilines	M. LE COMTE	Jean-Philippe	Directeur Général, Activités Privées
Air Austral	M. DUFOUR	Dominique	Secrétaire Général
UAF	M. JUIN	Thomas	Directeur
	M. PAULISSEN	Nicolas	Délégué Général
Delta Air Lines	Mme DE ROTALIER	Béatrice	Country sales manager France

Aéroport de Bordeaux	M. POIROUX	Jean-Luc	Directeur du Développement Commercial -
CORSAIR, TUI	M.DE IZAGUIRRE	Pascal	Président Directeur Général
Aéroport de Lyon Saint-Exupéry	M. GEFFROY	Stéphane	Directeur Ventes & Marketing
LATAM Airlines Group	M. MORAND	Thibaud	Directeur commercial Espagne, Portugal, France & Benelux
Lufthansa Group	M. GLOOR	Michael	Senior Director Sales France, Luxembourg and the Netherlands
TRANSAVIA	Mme DUMESNIL	Charlotte	VP Sales
Aéroport de Marseille-Provence	M. WINO	Romain	Responsable Développement Trafic Import
Amadeus	M. GARZULINO	Jean-Marc	Rail Distribution Project Director
	M. DE KERVILLER	Antoine	Directeur Rail and Ground Travel
XL Airways	M. MAGNIN	Laurent	Président Directeur Général
Femmes en mouvements Paris&Co	Mme WAUQUIEZ	Marie-Xavière	Présidente
Aéroport de Nice	M. THILLAUD	Dominique	Président du Directoire
Aéroport de Toulouse Blagnac	Mme GAY	Catherine	Directrice Développement Aéronautique
	M. GERARD	Thomas	Resp. Etudes et Développement Réseau
ARAFER	M. QUINONES-GIL	Nicolas	Responsable du département études et de l'observation des marchés
Tic Tac Trip	M. BAZIN	Hugo	Co-fondateur
	M. ROBAIN	Simon	Co-fondateur
ANETT	Mme LEDUC	Géraldine	Directrice Générale
Trainline	M. AUDEBERT-LASROCHAS	Jean-Gabriel	Directeur des affaires publiques, France & UE
	Mme DETRIE		Country Manager France & Benelux
	M. SABLONG	Audrey	Senior Carrier Manager
		Sébastien	
Norwegian	Mme LAMURE	Marion	Directrice de la Communication et des Affaires Publiques France
Atout France	M. MANTEI	Christian	Directeur Général
APG	M. BAROUX	Jean-Louis	Président
Aéroport du Bourget	M. MAZURKIEWICZ	Bruno	Directeur de l'aéroport Paris-Le Bourget et des aérodromes d'aviation générale chez ADP
French bee	M. ROCHET	Marc	Président
Groupe Dubreuil Aéro (GDA)			Directeur Général

**Audition, table ronde à Toulouse, jeudi 24 janvier 2019 :**

RADISSON BLU	M. ACKE	Dieter	Club des Hôteliers de Toulouse
CONFÉDÉRATION PYRÉNÉENNE DU TOURISME	M. CANAL	Jean	Directeur
OFFICE DE TOURISME DE CARCASSONNE	M. CLEMENTE	Gilles	Directeur
COMITÉ RÉGIONAL DU TOURISME D'OCCITANIE	M. DAOULAS	Jacques	Responsable du service Promotion – Communication
CCI OCCITANIE	M. DE BELLERIVE	Jean-Michel	Responsable régional CCI International
TOURISME TARN	Mme ESCANDE	Valérie	Directrice
AIR FRANCE	LABADIE	Jean-Jacques	Directeur des Affaires Territoriales
AIR FRANCE	Mme GATTIER	Cécile	Chef d'escale
OFFICE DE TOURISME INTERCOMMUNAL DE LUCHON	M. GAUT	Patrice	Directeur, Représentant des Offices de Tourisme d'Occitanie
PAYSDOC.COM	M. GRUNFOGEL	Stéphane	Manager
OFFICE DE TOURISME DE TOULOUSE	M. HARMEL	Adrien	Directeur
COMITÉ RÉGIONAL DU TOURISME D'OCCITANIE	M. PINARD	Jean	Directeur général
CRT	Mme PRADINES	Nicole	Chargée de promotion commerciale
OFFICE DE TOURISME DE SARLAT PERIGORD NOIR	M. REKKAS	Bouahlem	Directeur
VTO	M. REY		Directeur
TOURISME TARN	M. SALVADOR	Paul	Président
MANATOUR	Mme SCHMITZ	Lucie	Directrice adjointe
VOLOTEA	M. SINDRES	Dimitri	International Business & Development Manager
PULLMAN TOULOUSE AIRPORT	M. THOMAS	Olivier	Directeur général
GL EVENTS	VASSAL	Patrice	Directeur Général

**Audition, table ronde à Marseille, jeudi 24 janvier 2019 :**

Aéroport Marseille Provence	M. WINO	Romain	Resp. Développement Trafic Import
Aéroport Marseille Provence	Mme LEMEE-ALEXANDRE	Véronique	Chef du Service Etudes et Développement du Réseau
CRT Provence-Alpes-Côte d'Azur	M. CHOVELON	Loïc	Directeur
Provence Tourisme	Mme BREMOND	Isabelle	Directrice
Office de Tourisme et des Congrès de Marseille	M. TISSOT	Maxime	Directeur
Atout France	M. DUVAL	Emmanuel	Délégué Méditerranée, Direction de l'Ingénierie et du Développement des Territoires
Challenge Tourisme, EDV Méd.	M. SALEMI	Lucien	Président, membre IFT
ESCAET	Mme ALLANTAZ	Marie	Directrice, membre IFT
Provence Côte d'Azur Events	Mme BREGAND	Héliéna	Chargée de Mission
Hôtel Pullman Marseille Provence VP UMIH 13	M. GAYMARD	Vincent	Directeur
Hôtel Carré Vieux Port Marseille VP UMIH 13	M. GUYOT	Nicolas	Directeur
Club de la Croisière Marseille Provence	Mme LEBAS	Hélène	Déléguée Générale
Vaucluse Provence Attractivité	Mme FERMANIAN	Cathy	Directrice Générale
ADT des Alpes de Haute-Provence	M. MARTELLINI	Julien	Directeur
Aéroport Toulon Hyères	Mme ERBS	Laurence	Directrice

## **Audition, table ronde à Lyon, vendredi 25 janvier 2019:**

France Montagnes	Mme ACHARD	Martine	Adjointe de direction promotion internationale
ONLY LYON	M. GAILLARD	François	Directeur général
SNCF	M. SIMONNEAU	Maxime	
SNCF	Mme RASCAGNERES	Laurence	
Auvergne Rhône-Alpes Tourisme	M. CORMIER	Laurent	Directeur général adjoint
Isère Tourisme	M.DELAITRE	Vincent	Directeur
Savoie Mont-Blanc Tourisme	Mme GUILLERMIN	Céline	Marketing et communication internationale
VOLOTEA	M. SINDRES	Dimitri	International Business & Development Manager
AIR FRANCE	LABADIE	Jean-Jacques	Directeur des Affaires Territoriales
GL Events	M. GAYDON	Jean-Paul	Directeur du Développement Salon
Aéroport de Lyon	M. BERTOLUS	Tanguy	Président du directoire
Aéroport de Lyon	M. GROSMIRE	Pierre	Directeur Commercial et Marketing

## **REMERCIEMENTS**

L'Institut Français du tourisme remercie tout particulièrement la Mission de la promotion du tourisme dirigée par M. Clément LALOUX pour son accompagnement précieux.

Documents de références :

-Dossier de presse UAF&AF « Résultats d'activité des aéroports français 2018 »

-Synthèse « Stratégie nationale du transport aérien 2025 » du Ministère de la Transition écologique et solidaire

-« L'État et la compétitivité du transport aérien » - rapport de la cour des comptes - sept.2016