

N°- 005601-01

Avril 2008

Perspectives de développement de l'aéroport de Saint-Pierre - Pierrefonds à La Réunion



Ministère
de l'Énergie, de l'Energie,
du Développement Durable
et de l'Aménagement
du Territoire

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport n° : 005601-01

**Perspectives de développement de l'aéroport
de Saint-Pierre - Pierrefonds à La Réunion**

établi par

Danielle Bénadon

Inspectrice générale de l'Équipement

Jean-Pierre Lalande

Ingénieur général des Ponts et Chaussées

Avril 2008

Sommaire

Résumé.....	3
Introduction.....	5
1. Situation actuelle.....	7
1.1. Contexte général.....	7
1.1.1. <i>Localisation et description des installations.</i>	7
1.1.2. <i>Environnement terrestre.</i>	9
1.1.3. <i>Environnement aéroportuaire.</i>	9
1.1.4. <i>Exploitation de l'aéroport.</i>	10
1.1.5. <i>Gestion.</i>	11
1.1.6. <i>Trafic.</i>	11
1.2. Une activité en croissance mais qui demeure limitée au regard de la desserte globale de l'île.....	11
1.3. Des ambitions déçues.....	13
1.4. Des projets de développement des installations.....	15
2. Un contexte en évolution.....	17
2.1. L'environnement terrestre va s'améliorer.....	17
2.2. Les acteurs politiques et économiques révisent la politique en matière de tourisme.....	18
2.3. Certaines compagnies aériennes ont des projets novateurs.....	19
2.4. La gestion de l'aéroport de Saint-Denis – Gillot pourrait être confiée à une société aéroportuaire aux alentours de 2010.....	21
3. Perspectives pour l'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds..	23
3.1. Les objectifs des promoteurs de Saint-Pierre – Pierrefonds.....	23
3.2. Faut-il envisager une activité long-courrier à Pierrefonds ?.....	24
3.2.1. <i>Transport des passagers.</i>	25
3.2.2. <i>Transport du fret.</i>	27
3.3. Une vocation régionale qui doit s'affirmer.....	28
3.3.1. <i>Politique touristique de l'île.</i>	28
3.3.2. <i>Lever les freins au développement du trafic.</i>	28
3.3.3. <i>Gestion de l'aéroport.</i>	30
3.3.4. <i>Quel partenaire ?</i>	30

Conclusion.....	33
Annexes.....	35
Annexe 1. Lettre de mission.....	37
Annexe 2. Liste des personnes rencontrées.....	39
Annexe 3. Statistiques de l'INSEE.....	41
Annexe 4. Trafic aérien entre La Réunion et les pays de la zone.....	43
Annexe 5. L'île de la Réunion, Plan de relance du tourisme.....	45
Annexe 6. Glossaire des acronymes	53

Résumé

Jusqu'en 1998, Saint-Pierre – Pierrefonds était un aérodrome militaire ; il a alors été ouvert au trafic commercial, sous l'égide du syndicat mixte de Pierrefonds. Quelques travaux lui ont progressivement donné sa configuration actuelle. Il a pris sa place dans le paysage aéroportuaire de l'Océan indien, dominé par le principal aéroport de La Réunion (Saint-Denis – Gillot) et par celui de l'île Maurice, située à faible distance. Son trafic demeure cependant faible, très en deçà de ce qui serait nécessaire pour assurer l'équilibre de son exploitation.

Ses dirigeants envisagent de nouveaux investissements afin d'en élargir l'assise, mais ils paraissent hésitants.

Cependant, son environnement va évoluer au cours des prochaines années avec :

- l'amélioration des liaisons terrestres entre le Nord et le Sud de l'île ;
- une nouvelle impulsion donnée à la politique touristique à La Réunion ;
- certaines initiatives prises par les compagnies aériennes ;
- le transfert de la gestion de l'aéroport de Saint-Denis – Gillot à une société dont devraient faire partie les principales collectivités territoriales.

Ces évolutions peuvent être favorables ou défavorables à Saint-Pierre – Pierrefonds ; il appartiendra à ses dirigeants de saisir les chances et d'écartier les risques.

La mission du Conseil général des ponts et chaussées estime qu'il serait hasardeux de chercher à y développer à court ou moyen terme une activité long-courrier. En effet, d'une part, l'économie du transport aérien conduit les compagnies à concentrer leurs services long-courriers sur un nombre limité de plates-formes (Saint-Denis – Gillot à La Réunion) et, d'autre part, Saint-Pierre – Pierrefonds ne peut à lui seul induire de nouveaux trafics sur ce segment. A long terme, il est possible, cependant, que la saturation de Gillot conduise à reporter des services long-courriers à Pierrefonds : cette éventualité doit être prise en compte, et les terrains nécessaires doivent être réservés.

Par contre, la mission estime que Saint-Pierre – Pierrefonds a toutes les chances de se développer dans le transport régional pour peu que ses dirigeants fassent évoluer son mode de gestion et suscitent, de la part des autorités de l'île, une forte impulsion en faveur du tourisme. Dans cette hypothèse, une extension limitée de l'aérogare de passagers doit être programmée à brève échéance.

La question du développement du fret aérien à Saint-Pierre, et plus globalement à La Réunion, en lien avec le projet de filière consacrée à l'agro-nutrition, pourrait faire l'objet d'une étude spécifique.

Introduction

Par lettre du 3 décembre 2007 (cf. annexe 1), le secrétaire d'État auprès du ministre d'État, chargé des transports, a demandé au vice-président du Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission concernant les perspectives de développement de l'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds, à La Réunion.

Cet aéroport est ouvert au trafic commercial depuis près de dix ans. Il a été transféré, le 31 décembre 2006, au syndicat mixte de Pierrefonds, qui en assure la gestion depuis l'origine.

Situé à faible distance des aéroports majeurs de la région que sont Saint-Denis - Gillot et surtout Plaisance (Maurice), il n'a pas pris l'ampleur que ses promoteurs escomptaient; cette situation motive, aujourd'hui, des interrogations sur son devenir, ses conditions d'exploitation, et les investissements éventuels à y effectuer.

Le présent rapport a été élaboré à l'issue d'un certain nombre d'entretiens. La mission a ainsi rencontré, à Paris, les responsables de la direction générale de l'aviation civile et les dirigeants de compagnies aériennes intéressés, puis s'est rendue à La Réunion à la fin du mois de février 2008. Elle a alors pris contact avec le préfet, des fonctionnaires de l'équipement et de l'aviation civile, des représentants des collectivités territoriales concernées par l'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds ainsi que des dirigeants ou représentants de l'aéroport, de la chambre de commerce et d'industrie, des compagnies aériennes et des professions du tourisme. Enfin, la mission s'est entretenue avec le député de la 3^{ème} circonscription de La Réunion, maire du Tampon, M. Didier Robert.

La liste des personnes rencontrées est jointe au présent rapport en annexe 2.

Dans un premier temps, le rapport s'attache à rappeler la situation actuelle en replaçant l'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds dans son contexte.

Dans une deuxième partie sont décrites les évolutions à moyen terme qui peuvent avoir une influence sur le développement de cet aéroport.

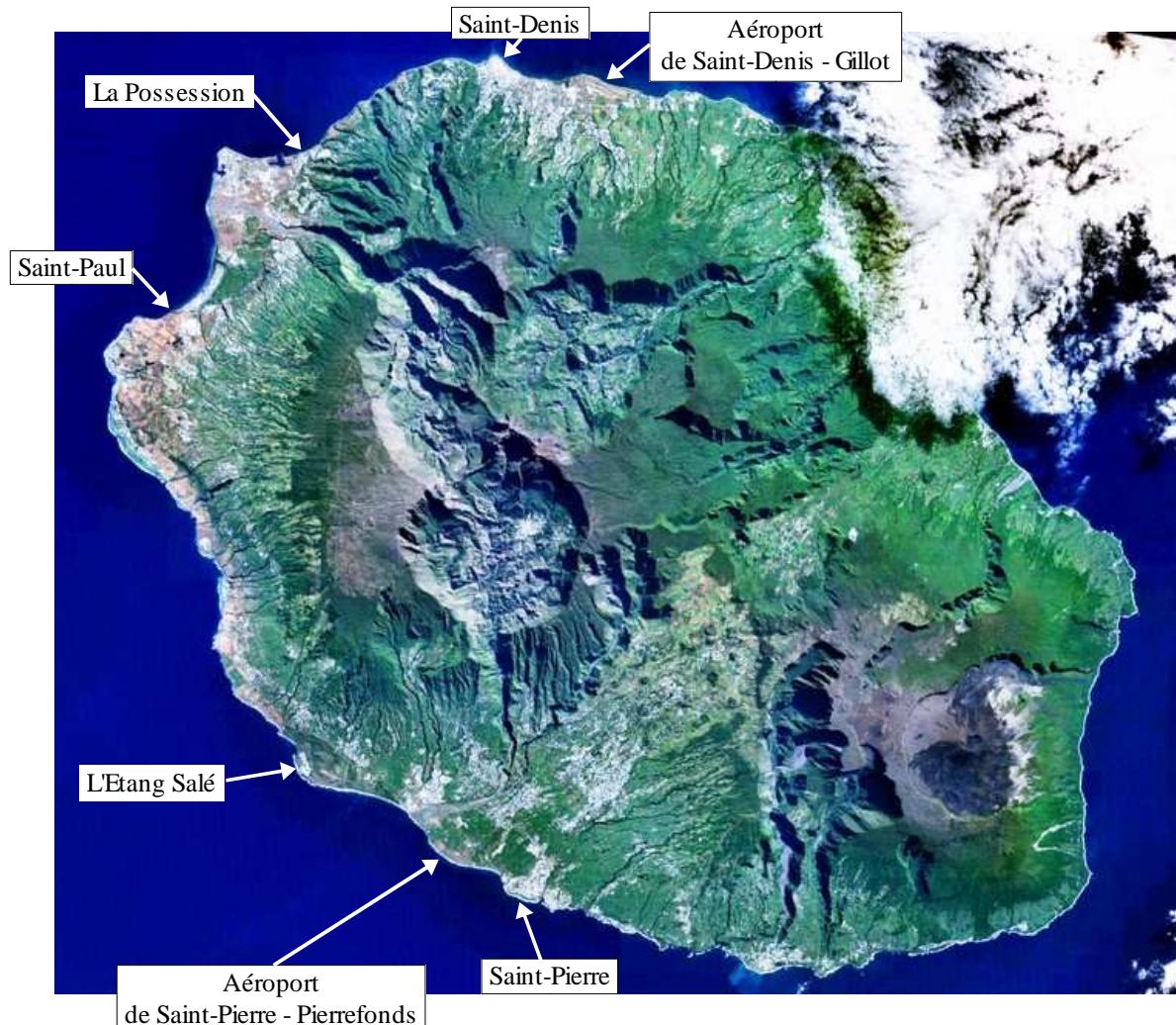
Enfin, sont explorées diverses pistes de développement.

1. Situation actuelle

1.1. Contexte général

1.1.1. Localisation et description des installations

L'aérodrome de Saint-Pierre - Pierrefonds est situé dans le Sud de l'île de La Réunion, sur le territoire de la commune de Saint-Pierre. Il a été créé par l'Etat et ouvert à la circulation aérienne publique par arrêté interministériel du 4 octobre 1976.



Ce fut pendant deux décennies un aérodrome militaire utilisé essentiellement pour le largage de parachutistes par des avions de l'armée de l'air. Il comprenait une piste de 1 500 m × 30 m, d'orientation 15/33, équipée d'un balisage lumineux basse intensité.

Afin de désenclaver le sud de l'île, les élus locaux ont souhaité son ouverture au trafic commercial. Pour cela, son affectation principale a été transférée au ministère chargé des transports ; par une convention L. 221-1 avec mutation domaniale, ce dernier a lui-

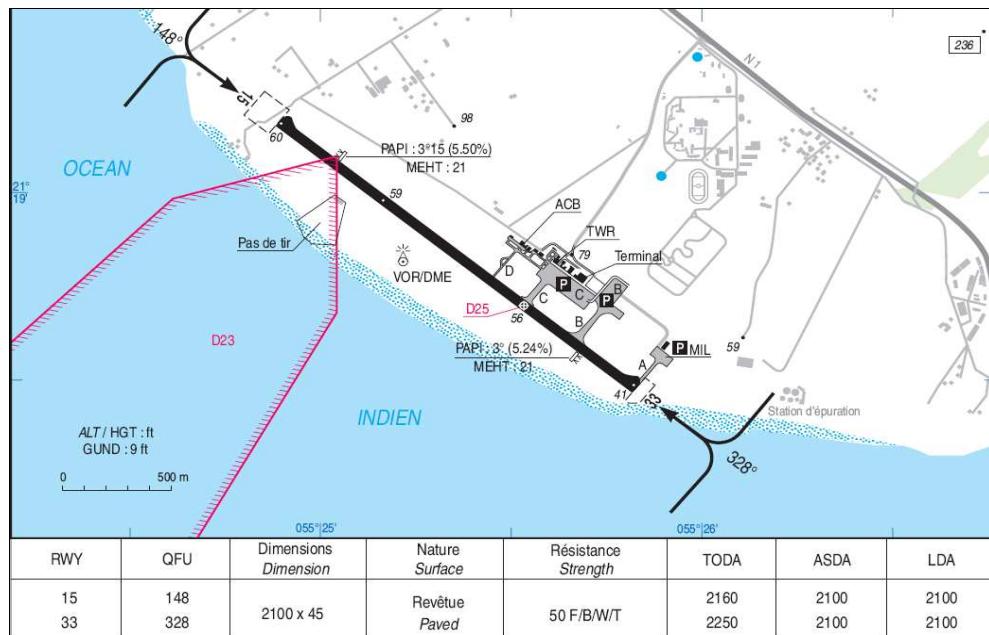
même transféré les droits et obligations du créateur à un syndicat de collectivités locales, le Syndicat Mixte de Pierrefonds (SMP), qui a été créé pour l'occasion, et qui regroupe 11 communes du sud de l'île, le Département et la Région. L'ouverture au trafic est intervenue le 19 décembre 1998, après quelques travaux sous la maîtrise d'ouvrage du syndicat mixte.

En 2000, pour permettre l'accueil d'avions de type B 737 ou A 319 et leur décollage pour des étapes courtes, la piste a été allongée à 1 850 m ; une aire de stationnement pour les avions et une aérogare ont été construites. Le coût des travaux s'est élevé à 11,28 M€ financés comme suit : FEDER : 55 % ; Région : 20 %, Département : 20 %, SMP : 5 %.

En 2004, pour accompagner, semble-t-il, le projet de la compagnie Air Bourbon d'exploiter en A 310 une liaison Saint-Pierre – Paris via Moroni, le SMP a décidé d'allonger la piste à 2 100 m, de l'élargir à 45 m, de la renforcer, de réaliser les terrassements indispensables aux abords immédiats de la nouvelle piste et de créer une aire de stationnement pour avions gros porteurs. Malgré la disparition d'Air Bourbon à la fin de l'année 2004, les travaux ont été exécutés à partir de 2005 et terminés en 2006. Le coût des travaux s'est élevé à 15 M€ financés par le FEDER (40 %), la Région (25 %), le Département (25 %) et le SMP (10 %). Cette opération a été qualifiée de « mise aux normes » de l'aéroport ; en réalité, les avions qui le fréquentent ne nécessitent pas des ouvrages aussi importants ; les ATR 72, A 319 et B 737 se satisfont normalement d'une piste de 1 850 m × 30 m.

En application de l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, l'aéroport a été transféré au syndicat mixte de Pierrefonds le 31 décembre 2006.

L'état actuel des infrastructures de l'aéroport est celui qui est représenté sur la carte d'atterrissement à vue ci-après.



L'aérogare est petite : elle permet, au mieux, de traiter des avions d'une centaine de passagers.

Les pompiers d'aérodrome disposent d'un local neuf, terminé en 2007.

1.1.2. Environnement terrestre

L'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds est situé à proximité immédiate de la route nationale 1 qui relie Saint-Denis à Saint-Pierre par le littoral ouest et qui est localement à 2×2 voies entre l'Etang Salé et Saint-Pierre. A proximité de cette ville, la RN 1 rejoint la RN 3 vers Le Tampon, à 2×2 voies entre les deux villes, et la route nationale 2, à une seule chaussée de 2 voies, qui contourne l'agglomération vers Saint-Joseph.

Ainsi, l'aéroport dessert directement toute la partie sud de l'île de La Réunion, soit plus du quart de la population et un site touristique majeur : le Piton de la Fournaise. La partie ouest de l'île (un petit quart de la population, le lagon et les plages) est relativement bien desservie depuis Saint-Pierre – Pierrefonds grâce à la RN 1, mais la traversée de Saint-Leu est difficile.

L'accès à la capitale, Saint-Denis, et à l'aéroport principal, Saint-Denis – Gillot, distants d'environ 80 km par la route (depuis Saint-Pierre), sont considérés comme très difficiles : le trajet prend au moins deux heures, souvent plus.

Les points de blocage sont essentiellement les traversées de Saint-Leu, de Saint-Gilles, de Saint-Paul, de Saint-Denis, et surtout, par mauvais temps, l'accès à la « route du Littoral ». Ce terme désigne la partie de RN 1, longue de 13 km et large de 2×2 voies, qui sépare La Possession de Saint-Denis et qui est située le long de l'océan en pied de falaise ; les chutes de pierres sont fréquentes par temps de pluie et cela oblige le service d'exploitation de la route à fermer à la circulation la chaussée amont qui est, naturellement, la plus exposée ; bon an mal an, cette chaussée est fermée pendant 50 à 60 jours ; la chaussée aval est alors saturée. Il arrive aussi qu'un pan de la falaise s'effondre, occasionnant alors, outre des dégâts matériels et, éventuellement, humains, une coupure totale (2 mois en 2006) ; dans ce cas, le passage ne peut plus se faire que par une route de montagne, longue, sinuuse et étroite.

1.1.3. Environnement aéroportuaire

Les aéroports les plus proches de Saint-Pierre – Pierrefonds sont les suivants :

Saint-Denis – Gillot (Aéroport international Roland Garros). C'est l'aéroport principal de La Réunion ; il est situé au Nord de l'île, sur le territoire de la commune de Sainte-Marie, à peu près à l'opposé de Saint-Pierre – Pierrefonds (soit à environ 60 km à vol d'oiseau, voir la carte). Il est équipé de deux pistes dont la plus longue (3 200 m \times 45 m) permet le décollage d'avions gros porteurs vers Paris sans escale. Il est ouvert et contrôlé en permanence. Son trafic s'est établi à 1 520 000 passagers locaux en 2007 (plus 75 000 passagers en transit), dont environ 910 000 sur les liaisons avec la métropole, 342 000 de/vers Maurice, 114 000 de/vers Mayotte (non compris environ 45 000 passagers en transit de/vers Paris), le reste sur des liaisons régionales.

Plaisance (Aéroport international Sir Seewoosagur Ramgoolam). C'est l'aéroport de l'île Maurice, qui est un peu plus petite (1 865 km²) que La Réunion (2 512 km²) mais qui est nettement plus peuplée (1 250 000 habitants contre 750 000). Plaisance est équipé pour le trafic intercontinental (sa piste mesure 3 370 m de long) ; le trafic se situait à environ 2 563 000 passagers en 2007 (contre 2 220 000 en 2006) ; y sont exploitées des liaisons vers l'Afrique du Sud et de l'Est, l'Europe, l'Asie du Sud et du Sud-Est. Plaisance est situé à 124 milles nautiques (124 NM, soit 230 km) à l'est de Saint-Denis – Gillot (environ 140 NM dans l'est-nord-est de Saint-Pierre – Pierrefonds).

Antanarivo-Ivato (Tananarive). C'est le seul aéroport malgache capable d'accueillir du trafic intercontinental avec sa piste de 3 100 m × 45 m ; il est situé à 469 NM (soit 869 km) à l'ouest de Saint-Denis – Gillot. Son trafic est de l'ordre de 600 000 passagers par an.

Les autres aéroports malgaches ne peuvent accueillir, au mieux, que du trafic régional sur des pistes dont la longueur est de l'ordre de 2 200 m :

- **Toamasina** (Tamatave), à environ 400 NM de Saint-Denis – Gillot. Son trafic est de l'ordre de 65 000 passagers par an.
- **Sainte-Marie** : île touristique proche de la côte est, au nord de Toamasina, à environ 400 NM de Saint-Denis – Gillot.
- **Nosy-Bé** : île touristique au nord de la grande île dans le canal du Mozambique.
- **Mahajanga**, au nord-ouest d'Antananarivo. Son trafic est de l'ordre de 45 000 passagers par an.

Dzaoudzi-Pamandzi. C'est l'aéroport de Mayotte. Il est équipé d'une piste de 1 930 m × 45 m ; il est situé à 761 NM (1 410 km) au nord-ouest de Saint-Denis – Gillot. Son trafic, en croissance d'environ 10 % par an, était de l'ordre de 230 000 passagers en 2007, dont 160 000 de/vers Saint-Denis – Gillot (y compris environ 45 000 passagers de/vers Paris en transit à Saint-Denis), le reste sur des liaisons de proximité ou régionales.

L'environnement aéroportuaire est donc largement dominé par Plaisance (Maurice).

1.1.4. *Exploitation de l'aéroport*

Le syndicat mixte de Pierrefonds assure toutes les tâches d'exploitation, y compris l'assistance en escale, avec son personnel propre, sauf les missions d'inspection-filtrage des passagers et des bagages qui sont sous-traitées. Il assure également l'information aéronautique à destination des aéronefs qui se préparent à atterrir ou décoller (il n'y a pas de service de contrôle de la circulation aérienne). L'équipe est forte, en février 2008, de 58 agents.

L'aéroport étant ouvert au trafic international, la police et la douane sont présentes.

La plupart des services aéroportuaires sont ouverts de 7h00 à 20h30.

1.1.5. *Gestion*

En ce qui concerne le **fonctionnement**, la comptabilité de l'exploitation de l'aéroport a été logée dans une régie simple, dotée d'un budget annexe ; mais en partie seulement, ce qui rend les comptes assez peu lisibles.

Ainsi, les salaires des 58 agents affectés à l'aéroport s'imputent sur la régie pour 46 d'entre eux et sur le budget général du SMP pour les 12 autres (dont 11 pompiers d'aérodrome), pour des raisons que la mission n'a pas trouvées claires. D'une manière générale, les dépenses supportées pour la sûreté, le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs sont imputées en partie sur le budget annexe (sûreté) et en partie sur le budget général (une partie au moins du coût du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs).

Du côté des recettes, le produit de la taxe d'aéroport et la subvention de l'État à titre de compensation pour les missions régaliennes, destinées à compenser globalement ces dépenses, devraient donc être répartis entre les deux budgets au prorata des dépenses supportées. Il n'est pas sûr cependant que ce soit le cas : le produit de la taxe (688 908 € en 2007) est reversé entièrement sur le budget annexe et surcompense le coût du marché de sûreté (526 682,45 €), tandis que la subvention de l'État est répartie entre les deux budgets selon une clé non clairement explicitée.

En ce qui concerne les **investissements**, les opérations déjà réalisées (voir paragraphe 1.1.1.) ont été presque entièrement financées par des apports au SMP de l'Union européenne (FEDER), de la Région et du Département. Le solde (5 ou 10 %) a été financé par un emprunt dont les annuités de remboursement s'imputent sur la régie aéroportuaire.

1.1.6. *Trafic*

Le trafic s'est élevé à 121 000 passagers et 2 500 mouvements d'avions en 2007 ; le fret est insignifiant.

C'est la ligne de Plaisance qui est la plus fréquentée : 89 000 passagers en 2007, acheminés à parts à peu près égales par Air Austral (en ATR 72) et Air Mauritius (en ATR 72 ou en A 319). Vient ensuite la liaison vers Paris avec transit à Saint-Denis – Gillot, assurée par Air Austral (28 000 passagers en ATR 72). Les autres passagers (4 000) se rendent à Madagascar (Toamasina, Sainte-Marie, Antanarivo) ou en proviennent à bord d'un ATR 72 de la compagnie Air Madagascar.

1.2. Une activité en croissance mais qui demeure limitée au regard de la desserte globale de l'île

L'activité de l'aéroport de Saint-Pierre - Pierrefonds a crû de manière assez régulière depuis son ouverture, mais le poids de cette plate-forme dans l'ensemble de l'activité aérienne de La Réunion demeure faible :

	2001		2007	
	Total*	dont Pierrefonds	Total*	dont Pierrefonds
Mouvements d'avions commerciaux	14 421	1 703 (11,8 %)	13 505	2 522 (18,7 %)
Passagers	1 519 802	66 674 (4,4 %)	1 641 098	121 034 (7,4 %)

* aéroports de Gillot et de Pierrefonds

(sources : exploitants d'aéroports)

Cette situation reflète l'état des dessertes aériennes.

Les cinq compagnies aériennes présentes à La Réunion soit desservent peu, soit ne desservent pas du tout l'aéroport de Pierrefonds, à l'exception notable d'Air Austral.

Air France ne dessert que l'aéroport de Saint-Denis - Gillot, avec un programme axé exclusivement sur la métropole (Paris-Orly). Il en est de même de **Corsair** qui, outre Paris-Orly, relie également Saint-Denis - Gillot à Lyon, Marseille, Nantes, et Toulouse.

Air Madagascar relie Madagascar à l'aéroport de Saint-Denis - Gillot, ainsi que, de manière assez marginale, à l'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds : à raison d'une fréquence par semaine en ATR 72 (Pierrefonds, Toamasina, Sainte-Marie, Antananarivo), à laquelle s'ajoute une fréquence Pierrefonds - Antananarivo en haute saison.

Air Mauritius dessert les deux aéroports de La Réunion depuis Maurice : Pierrefonds à raison de 4 fréquences hebdomadaires en période de base et jusqu'à 5 fréquences quotidiennes en période de pointe, au moyen d'ATR 72 ou d'A 319.

Enfin **Air Austral**, dont la base d'exploitation est située à l'aéroport de Gillot, assure la desserte la plus étendue de l'aéroport de Pierrefonds :

- au départ de Gillot, la compagnie exploite des liaisons vers la métropole (Paris-Charles de Gaulle, Lyon, Marseille) ainsi que des liaisons vers Mayotte, Madagascar, Maurice et Les Seychelles.
- au départ de Pierrefonds, elle exploite une liaison vers Maurice à raison de 4 fréquences hebdomadaires en période de base et jusqu'à 3 fréquences quotidiennes en période de pointe, au moyen d'ATR 72 ou de B 737, ainsi qu'une liaison vers l'aéroport de Saint-Denis - Gillot permettant des correspondances avec ses vols à destination ou en provenance de la métropole.

Au total, *Air Austral est de loin la principale compagnie aérienne à Pierrefonds* (avec 57 % du trafic en 2006), suivie par Air Mauritius (39 % du trafic) et, à titre marginal, par Air Madagascar (3 % du trafic).

La liaison entre Pierrefonds et Maurice (aéroport de Plaisance) représente toutefois une part substantielle de la desserte entre La Réunion et Maurice, puisqu'avec près de 89 000 passagers en 2007, la liaison a acheminé environ le 1/5^{ème} du trafic total entre les deux îles.

La progression du trafic sur Maurice, depuis l'ouverture de la plate-forme au trafic commercial, est assez remarquable (12,5 % du trafic total La Réunion - Maurice en 2000, 20,7 % en 2007) ; elle l'est d'autant plus que, globalement, le trafic entre les deux îles s'est très peu développé sur la période (+2,1% entre 2000 et 2007) ; par voie de conséquence, le trafic entre Gillot et Plaisance a, lui, stagné¹ (voir annexe 4).

1.3. Des ambitions déçues

Les promoteurs de l'ouverture de l'aérodrome au trafic commercial visaient un double objectif : le développement du trafic aérien d'une part, le développement d'une zone d'activité liée à l'aéroport d'autre part.

Force est de constater que ni l'un ni l'autre de ces objectifs ne sont pleinement réalisés.

Le trafic a crû mais de manière beaucoup moins spectaculaire que ce qui était escompté.

L'étude de trafic effectuée par Sofreavia² à la fin des années 90 pour le compte du syndicat mixte de Pierrefonds laissait entrevoir un trafic de l'ordre de 170 500 passagers au terme de 9 années d'exploitation, dont plus de 149 000 passagers sur Maurice et 21 000 passagers sur Antananarivo. En regard de ces hypothèses, le trafic s'est établi en 2007 à : 121 000 passagers (dont 89 000 passagers sur la liaison avec Maurice et 4 000 passagers sur la liaison avec Madagascar)³.

En outre, le trafic présente pour caractéristique une forte saisonnalité, qui ne facilite pas la tâche des exploitants aériens et rend plus difficile la bonne utilisation des investissements aéroportuaires. Ainsi, en 2007, le nombre de mouvements d'avions qui s'est élevé à 370 en janvier est tombé à 104 en février. Il s'agit là des deux mois extrêmes ; cependant, l'on peut relever que plus des 2/3 des mouvements sont réalisés au cours des 6 mois de janvier, mars, juillet, août, octobre et décembre.

Parallèlement, le projet de zone d'activités n'a pas été concrétisé.

En vertu de ses statuts, le syndicat mixte de Pierrefonds a reçu deux missions à sa création :

- l'aménagement et la gestion de l'aéroport ;

¹ Le trafic Saint-Denis – Maurice a même décru en 2006 à la suite de l'épidémie de chikungunya.

² Etude de l'aéroport de Saint-Pierre - Pierrefonds - janvier 1998.

³ L'étude réalisée en septembre 2000 par IENAIR (Etude sur la faisabilité de la création d'une liaison aérienne régulière entre Saint-Pierre – Pierrefonds et Saint-Denis – Roland Garros) a, elle, mieux évalué le potentiel de cette liaison. Pour le type de desserte effectué par Air Austral (1 à 2 allers-retours par jour), le trafic était estimé par IENAIR entre 25 000 et 36 000 passagers par an. En 2007, il s'est situé dans cette fourchette, avec 28 000 passagers.

- l'aménagement des terrains situés entre l'aéroport et la RN 1 à l'intérieur du périmètre d'une zone d'aménagement différé (ZAD) créée par arrêté préfectoral en avril 1998.

Les terrains en question sont actuellement des terrains agricoles, plantés en canne à sucre pour l'essentiel et appartenant à des propriétaires privés.

La ZAD a pour effet de geler les terrains, en ce sens qu'elle crée un droit de préemption au bénéfice d'une collectivité publique et que le prix de l'éventuelle transaction est fixé par référence à la valeur du bien un an avant la publication de l'acte de création. La ZAD ne permet pas, à elle seule, de réaliser l'aménagement de la zone. Pour cela, la collectivité publique doit mettre en œuvre un outil d'urbanisme opérationnel, qui est en général une zone d'aménagement concerté (ZAC) : celle-ci permet des expropriations sur la base d'un plan d'aménagement. Une ZAD peut être couverte par plusieurs ZAC, ce qui permet un aménagement progressif.

En 2008, le syndicat mixte de Pierrefonds paraît n'avoir entamé aucune des études préalables à la création d'une ZAC. Il ne paraît même pas avoir identifié les terrains, tous situés dans la ZAD, qui doivent être réservés au développement à long terme de l'aéroport. Alors que la zone d'activités envisagée et l'aéroport devaient se conforter l'un l'autre, seul l'aéroport s'est développé, mais plus lentement que prévu.

La durée de vie d'une ZAD est de quatorze ans. Si rien n'est fait avant 2012, les terrains seront « dégelés » et livrés à la spéculation immobilière. Les plus-values immanquablement suscitées par la présence de l'aéroport, même si celui-ci est resté peu actif, échapperont aux collectivités publiques.

S'il faut créer cette zone d'activités, il faut donc maintenant le faire rapidement.

Il en résulte une situation financière difficile pour l'aéroport.

En 2007, la régie aéroportuaire de Pierrefonds affiche un déficit de fonctionnement relativement faible de 167 000 € (pour un chiffre d'affaires de 3 250 000 €), compensé par une subvention « exceptionnelle » du SMP, alors que le total des contributions des collectivités membres du SMP à ce dernier s'est élevé à 1 154 000 €. Cette situation embrouillée s'est accompagnée, par le passé, de discours des dirigeants proclamant que la gestion de l'aéroport était presque équilibrée, alors que cela peut difficilement être le cas compte tenu de la faiblesse du trafic.

En effet, les petits aéroports ne parviennent pas, en général, à équilibrer leur exploitation : le produit des taxes et redevances levés sur les opérateurs qui utilisent les installations ne couvre pas les frais, dont une partie résulte du seul maintien de l'ouverture de l'établissement, indépendamment de son activité.

Saint-Pierre – Pierrefonds ne semble pas échapper à la règle. Le déficit d'exploitation est mal connu en raison de la complexité des comptes du syndicat mixte, mais il est réel. Ce sont les collectivités qui composent le syndicat qui supportent le déficit ; elles le feraient plus volontiers qu'aujourd'hui si un trafic plus important permettait de diluer les frais fixes.

1.4. Des projets de développement des installations

Malgré les résultats médiocres qui viennent d'être décrits, les dirigeants du syndicat mixte de Pierrefonds croient que la poursuite du développement des installations permettra d'attirer les compagnies et entraînera l'accroissement du trafic. L'aéroport est doté d'une piste relativement longue (2 100 m), eu égard aux avions qui le fréquentent, et d'une aire de stationnement pour avions gros porteurs ; mais les installations terminales sont insuffisantes pour l'accueil de tels avions.

Aussi le SMP a-t-il sollicité l'inscription au programme européen FEDER 2007-2013 de deux nouveaux projets :

- une extension de l'aérogare de passagers : opération estimée à 10 610 200 €. D'après les indications recueillies sur place par la mission, il s'agit de rendre l'aéroport apte à traiter des avions gros porteurs : agrandissement de la salle d'embarquement et de la salle de livraison des bagages, acquisition de matériel pour l'assistance des avions (escaliers automoteurs, pousseurs, etc.)
- la création d'une aérogare de fret : opération estimée à 10 666 555 €.

Ces projets sont présentés comme étant destinés àachever l'équipement de l'aéroport pour la réception d'avions gros porteurs. Ceux-ci pourraient être accueillis, même après une étape long-courrier ; ils ne pourraient repartir (avec une charge marchande) que pour des étapes courtes, la longueur de la piste ne permettant pas le décollage avec le plein de carburant.

Pour le moment, ces projets n'ont pas été retenus tels quels par les autorités compétentes de l'île (État, Région, Département). Mais, d'une part, le programme européen FEDER 2007-2013 pourrait être révisé en cours d'exécution pour tenir compte de l'avancement réel des opérations inscrites ; les dirigeants du SMP espèrent qu'alors leurs projets pourraient être inscrits dans le DOCUP. Et d'autre part, les responsables de l'exploitation aéroportuaire ont fait étudier une extension plus limitée de l'aérogare en vue de rendre celle-ci apte à traiter plusieurs petits avions en même temps ou un avion de plus grande capacité que ceux qui fréquentent Pierrefonds actuellement ; ce projet, moins onéreux⁴ que celui qui a été présenté au programme européen, pourrait être financé par les seuls membres du syndicat, mais la décision n'est pas encore acquise.

*

* * *

L'aéroport de Saint-Pierre - Pierrefonds a progressivement pris sa place dans le paysage aéroportuaire de l'Océan indien ; son trafic demeure faible, très endéçà du seuil requis pour équilibrer son exploitation.

Cependant, les dirigeants de l'aéroport et les élus concernés cherchent à en élargir l'assise en procédant à de nouveaux investissements pour lesquels des concours publics sont sollicités.

⁴ En génie civil et, sans doute, par le report ou la suppression de l'acquisition du matériel nécessaire à l'assistance des avions gros porteurs.

Avant d'entreprendre de nouvelles opérations, il semble indispensable de bien prendre la mesure des atouts et des faiblesses de la plate-forme.

2. Un contexte en évolution

Plusieurs éléments vont venir modifier le contexte dans lequel l'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds a fonctionné depuis son ouverture au trafic commercial, fin 1998.

L'environnement terrestre, la politique touristique, le paysage aérien, de même que le paysage aéroportuaire sont appelés à évoluer à l'horizon des toutes prochaines années.

Autant de chances à saisir, mais aussi de risques à éviter, pour la plate-forme du sud de l'île.

2.1. L'environnement terrestre va s'améliorer

Trois chantiers routiers sont actuellement très actifs :

- la sécurisation de la route du Littoral : en 2010, la falaise qui surplombe ce tronçon de route devrait être entièrement équipée de filets : ce sera la fin d'un chantier commencé il y a déjà de nombreuses années, dont l'objectif est de canaliser les pierres qui se détachent en période de pluie vers des pièges situés entre la falaise et la chaussée amont. Cela ne résoudra pas les problèmes posés par les effondrements de masse, mais cela devrait permettre de réduire, voire de supprimer les périodes de basculement du trafic de la chaussée amont vers la chaussée aval.
- l'achèvement du boulevard sud de Saint-Denis, prévu en 2008. A cette échéance, la ville de Saint-Denis devrait disposer d'un large boulevard à deux chaussées d'au moins deux voies chacune reliant l'est à l'ouest, ce qui facilitera la diffusion dans le tissu urbain du trafic automobile en provenance de toutes les régions de l'île et, éventuellement, le transit entre l'est et l'ouest.
- la mise en service de la « route des Tamarins », prévue à la fin du premier semestre 2009. Il s'agit d'un itinéraire entièrement nouveau reliant Saint-Paul à l'Etang-Salé et assurant la continuité à 2 × 2 voies de la liaison Saint-Denis – Saint-Pierre par le littoral ouest.

L'achèvement de ces chantiers devrait entraîner une nette amélioration de l'accès à Saint-Denis et à l'aéroport de Gillot depuis le Sud de l'île.

A long terme, il est envisagé de reconstruire la route du Littoral de manière à la préserver des effondrements de masse de la falaise et de construire un « tram-train »⁵ entre Saint-Paul et Sainte-Marie, le terminus de Sainte-Marie étant situé non loin de l'aéroport de Gillot. Ces ouvrages devraient apporter un surcroît de sécurité et de capacité dans une partie de l'île régulièrement menacée de thrombose. Toutefois chacun de ces chantiers coûte au bas mot 1 MM€ : leur achèvement n'est pas pour demain.

⁵ Moyen de transport en commun en site propre sur la plus grande partie de son trajet.

2.2. Les acteurs politiques et économiques révisent la politique en matière de tourisme

La crise du chikungunya a été un révélateur ; elle « a mis à jour la crise structurelle du tourisme à la Réunion, principal acteur de la croissance économique de l'île ». C'est sur ce constat que s'ouvre le rapport d'étape d'ODIT-France (novembre 2006) intitulé « L'île de La Réunion, plan de relance du tourisme ».

Certes, l'épisode conjoncturel lié à l'épidémie du chikungunya a été particulièrement sévère puisqu'il a occasionné une perte de 130 000 visiteurs en 2006 (soit - 30 % par rapport à 2005). Cependant les données statistiques de l'INSEE montrent bien que les difficultés pré-existaient et que le flux touristique avait cessé de progresser depuis l'an 2000, pour se situer autour de 410 000 à 430 000 visiteurs par an⁶.

Ce contexte de crise semble avoir été propice à une *prise de conscience des acteurs politiques et économiques quant à la nécessité de renouveler en profondeur la politique touristique de l'île*.

Deux éléments significatifs sont à relever à cet égard :

- d'une part, l'État a confié en 2006 à ODIT-France l'importante étude mentionnée ci-dessus; cet organisme s'est vu chargé de proposer, sous la coordination du préfet de Région, le volet « restructuration de l'offre touristique » du plan élaboré, à l'été 2006, pour relancer le tourisme à La Réunion, à la suite de crise du chikungunya.

Cette mission a conduit ODIT-France à réaliser une analyse exhaustive et sans complaisance des lacunes et des atouts de l'île en matière touristique, à identifier les segments de clientèle les plus prometteurs (en tirant le tourisme vers le haut de gamme), et à tracer les lignes de la nécessaire restructuration de l'hébergement (hôtellerie et para-hôtellerie) et des produits touristiques. Ce premier travail se poursuit par la mise au point d'un plan d'action, en cours d'élaboration.

Le grand mérite du rapport d'ODIT-France est de proposer une démarche globale et coordonnée entre les acteurs, pour créer une vraie filière touristique à La Réunion et jouer clairement la carte de l'Océan indien – en insistant, en particulier, sur la complémentarité avec l'île Maurice (cf. en annexe 5 deux extraits de ce rapport).

Afin d'enclencher cette dynamique, le préfet de Région envisage la tenue d'assises du tourisme dans les prochains mois.

- d'autre part, la Région, compétente depuis 2005 en ce domaine, a décidé, après s'être dotée d'un ambitieux schéma de développement touristique, de modifier ses outils afin d'en renforcer l'efficacité.

Ainsi, le comité du tourisme de La Réunion a été dissout au 31 juillet 2007 et un nouvel organisme, de statut associatif, dénommé « île de La Réunion tourisme »

⁶ Tableau économique de La Réunion – édition 2007/2008 (cf. annexe 3). Le nombre de touristes est remonté à 380 500 en 2007, selon l'INSEE, soit 101 700 de plus qu'en 2006 (+ 36,5 %).

(IRT), créé par décision de l'assemblée plénière du 31 octobre 2007. L'IRT a vocation à exercer les compétences dévolues aux comités régionaux du tourisme.

Par rapport à l'ancien comité du tourisme, cette association a des missions élargies ; de même, sa composition a été élargie afin d'associer les acteurs professionnels et les partenaires institutionnels travaillant dans le secteur touristique ; enfin la présidence a été renouvelée.

Cette conjonction d'efforts autorise, semble-t-il, à un certain optimisme. L'on citera, à cet égard, une nouvelle fois le rapport pré-cité d'ODIT-France pour lequel : « Plusieurs éléments de diagnostic de la situation touristique... sont aujourd'hui en convergence : le schéma de développement touristique, le plan de développement durable, les groupes de travail des organisations professionnelles, le présent diagnostic.... Collectivement, il apparaît désormais nécessaire à tous de passer d'une économie de cueillette au fil des opportunités à un développement structuré et organisé ».

Optimisme qui peut aussi être étayé par l'avant-projet de nouvelle LOPOM⁷, qui comporte en effet des dispositions pour rénover l'hôtellerie dans les DOM dont devrait bénéficier l'île, ainsi que par la nouvelle politique aérienne et touristique de l'île Maurice menée depuis quatre ans.

Celle-ci ouvre la perspective d'une meilleure complémentarité entre les deux îles, à laquelle l'une comme l'autre peuvent avoir intérêt. Les ambitions de Maurice sont grandes : doubler le nombre de touristes pour le porter à 2 millions en 2015 ; et ce développement du tourisme à Maurice devrait, selon certains professionnels, s'accompagner d'exigences nouvelles de la clientèle, à la recherche de séjours plus diversifiés, combinés avec les autres îles de l'Océan indien, au premier rang desquels La Réunion. Il est d'ailleurs à relever que des groupes mauriciens commencent à s'intéresser à des investissements à La Réunion : le groupe Naïades a ainsi repris l'hôtel « Les villas du lagon » récemment.

2.3. Certaines compagnies aériennes ont des projets novateurs

Les compagnies françaises présentes sur l'île ont, à des degrés divers, des projets de diversification de leurs activités qui doivent être pris en compte dans le cadre du présent rapport même s'ils ne concernent pas directement l'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds.

Air France, cantonnée à une activité long-courrier depuis l'essor d'Air Austral, envisage de reprendre une exploitation moyen-courrier au départ de La Réunion à compter de la prochaine saison aéronautique d'hiver (octobre 2008 – mars 2009).

Son projet, qui devrait être déposé pour autorisation auprès des services de la direction générale de l'aviation civile en mai 2008, consiste en la mise en ligne d'un appareil A 320, basé à Gillot.

⁷ Avant-projet de loi de programme pour le développement économique et la promotion de l'excellence outre-mer, février 2008.

Le programme d'exploitation correspondant n'est pas connu à ce stade ; cependant, cet appareil aurait vocation à effectuer des liaisons régionales vers les principales destinations environnantes : Maurice, Mayotte, Madagascar, voire Les Seychelles.

Si elle est menée à bien, l'introduction d'un appareil moyen-courrier supplémentaire dans la zone devrait apporter un ferment de dynamisme dans le trafic régional, notamment pour répondre aux besoins en matière de déplacement touristique, sans pour autant mettre en péril les compagnies en place⁸.

Corsair, pour sa part, intensifie considérablement son activité dans l'Océan indien.

Profitant de la politique de libéralisation entreprise par les autorités mauriciennes depuis quelques années, Corsair dessert maintenant Maurice au départ de la métropole.

Parallèlement, la compagnie a ouvert, à l'été 2007, des services sur Mayotte.

Enfin son activité sur Madagascar s'est accrue au cours de ces toutes dernières années. L'accord conclu avec Air Madagascar (cf. ci-après), pendant le séjour sur place de la mission, devrait lui permettre de consolider son exploitation dans la zone.

Acteur aérien, Corsair est aussi un vecteur de tourisme, son actionnaire étant Nouvelles Frontières, détenue par le groupe allemand de tourisme TUI.

La présence concomitante d'Air France et de Corsair à La Réunion, à Madagascar et à Maurice pour des dessertes long-courriers, et le retour d'Air France sur le réseau régional, s'il se concrétise, laissent augurer du développement des possibilités de produits touristiques combinés dans l'Océan indien.

Air Austral se développe dans deux directions :

- en accroissant son activité long-courrier, tout d'abord. La compagnie doit débuter à la saison aéronautique de l'été 2009 des vols vers la Nouvelle-Calédonie dans le cadre d'un partenariat avec Air Calédonie International.
- en renforçant son activité régionale, ensuite. Air Austral envisage en effet l'acquisition d'un deuxième ATR 72 pour augmenter les fréquences sur son réseau régional.

Par ailleurs, la compagnie a récemment acheté la compagnie mauricienne Catovair, rebaptisée Air Mascareignes, ce qui doit lui permettre de prendre pied sur le marché régional au départ de Maurice.

Enfin, la compagnie étudie la création d'une filiale à bas coût pour exploiter les liaisons vers la métropole en A 380 très densifiés à l'horizon 2014.

Ces divers projets du seul transporteur aérien basé à La Réunion sont ambitieux et comportent donc une part de risques ; ils avivent, chez ses responsables, les craintes que peut susciter une éventuelle concurrence d'Air France sur le réseau régional. Ils doivent naturellement être intégrés dans les réflexions des décideurs en matière aérienne.

⁸ En 2007, la presse s'est fait l'écho d'un schéma plus ambitieux, mais non confirmé par Air France, consistant en la mise en ligne de deux A 320 à La Réunion ; une telle perspective a suscité de vives inquiétudes chez Air Austral, principale compagnie qui viendrait ainsi concurrencer Air France.

En regard, *les autres compagnies de la zone* connaissent des situations contrastées.

Air Madagascar est en proie à certaines difficultés ; la compagnie a ainsi dû restituer récemment un B 767 à son propriétaire. Cette situation l'a conduite à conclure un accord avec Corsair pour pouvoir continuer à exploiter, sous son pavillon, la liaison long-courrier Antananarivo-Paris.

Cet accord, ponctuel à ce stade, pourrait prendre plus d'ampleur à l'avenir compte tenu de l'intérêt manifesté par la compagnie française et Nouvelles Frontières, son actionnaire, pour des développements touristiques dans l'Océan indien.

Quant à **Air Mauritius**, partenaire d'Air France en long-courrier, il est à penser qu'elle pourrait s'en rapprocher également en moyen-courrier, dans le cadre du retour de celle-ci sur le réseau régional.

Autant d'éléments qui viennent modifier le paysage aérien dans l'Océan indien.

Force est cependant de constater qu'Air Austral, principal acteur sur la plate-forme de Pierrefonds, risque de se retrouver isolée dans la reconfiguration du transport aérien de la zone qui semble s'esquisser.

2.4. La gestion de l'aéroport de Saint-Denis – Gillot pourrait être confiée à une société aéroportuaire aux alentours de 2010.

Contrairement à l'aéroport de Pierrefonds, l'aéroport de Gillot n'a pas été touché par la loi relative aux libertés et responsabilités locales précitée du 13 août 2004.

Il fait partie des quelques aéroports – huit en métropole et quatre dans les départements d'outre-mer – que l'État n'a pas souhaité décentraliser compte tenu de leur intérêt national ou international.

L'aéroport de Gillot est en revanche concerné par la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, aux termes de laquelle la gestion des grands aéroports régionaux de l'État, concédée à une chambre de commerce et d'industrie, peut être transférée à une société aéroportuaire⁹.

La chambre de commerce et d'industrie de La Réunion (CCIR) avait souhaité s'inscrire très rapidement dans ce mouvement. Cependant, les difficultés rencontrées par l'aéroport, à la suite de l'épidémie de chikungunya, l'ont conduite à différer ce projet.

Dans ce contexte, la concession détenue par la CCIR à Gillot a été prolongée jusqu'en 2013 par l'État - cette prolongation étant toutefois assortie d'une demande d'engagement

⁹ Plus précisément, « à la demande de chaque chambre de commerce et d'industrie concernée, l'autorité administrative peut autoriser la cession ou l'apport de la concession aéroportuaire à une société dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la chambre de commerce d'industrie titulaire de la concession cédée...Un avenant au contrat de concession fixe, le cas échéant la nouvelle durée de la concession sans que la prolongation puisse excéder quarante ans... » (Article 7-II de la loi).

de la CCI de débuter, au plus tard en 2010, les travaux préparatoires à la mise en place d'une société aéroportuaire.

Ce probable changement de statut de la principale plate-forme de l'île est à prendre en compte dans la mesure où il devrait s'accompagner d'une implication plus forte des collectivités territoriales dans sa gestion. En effet, selon le dispositif retenu par le gouvernement, et d'ores et déjà appliqué en métropole, l'actionnariat de la société devrait associer l'État, la CCI et les collectivités locales¹⁰.

La Région et le Département ont ainsi vocation à devenir actionnaires et, selon des formes à déterminer, administrateurs de la future société. Elles seront, de ce fait, actionnaires des deux plates-formes réunionnaises, et sans doute enclines à rechercher la complémentarité de leurs activités ainsi qu'à veiller à la santé financière de l'une et de l'autre.

*

* * *

Ces évolutions à venir vont changer le cadre dans lequel s'est situé l'aéroport depuis ses débuts.

A bien des égards, elles laissent entrevoir des perspectives plus favorables ; elles peuvent aussi recéler un risque de marginalisation de Pierrefonds, avec la prochaine amélioration des conditions d'accès à Gillot. Mais le seul développement des installations de l'aéroport ne saurait suffire à résoudre les problèmes soulevés.

¹⁰ L'actionnariat des sociétés aéroportuaires constituées en 2007 à Lyon, Toulouse et Bordeaux est ainsi réparti: État : 60 %, CCI : 25 %, collectivités territoriales : 15 %.

3. Perspectives pour l'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds

Pour les promoteurs de Saint-Pierre – Pierrefonds, l'aéroport doit constituer un élément structurant pour le développement de la micro-région sud ; cet objectif ne peut que susciter l'adhésion. Cependant, la vocation de la plate-forme doit être bien cernée, dans une perspective à long terme, mais surtout en identifiant les ambitions qui peuvent être les siennes à un horizon plus proche. De l'avis de la mission, il importe de hiérarchiser les priorités.

3.1. Les objectifs des promoteurs de Saint-Pierre – Pierrefonds

Les élus du sud de l'île et les responsables de l'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds placent beaucoup d'espoirs dans son développement, en mettant en avant les objectifs suivants :

Faciliter la desserte du Sud de l'île. actuellement lourdement handicapée par la surcharge du réseau routier dans le Nord, ce qui interdit l'accès rapide à l'aéroport de Gillot.

Rééquilibrer le développement de l'île. Le port et l'aéroport principal se trouvent au Nord ; ce sont des équipements structurants ; leur présence suscite dans leur environnement le développement des activités industrielles, commerciales et de services. Les grandes opérations d'infrastructures de transport en projet sont localisées dans le Nord : nouvelle route du Littoral, tram-train, etc. Cela va renforcer encore l'attractivité du Nord par rapport au Sud. L'aéroport de Pierrefonds doit continuer à croître pour constituer un véritable outil de développement au service de la population du Sud ; l'augmentation du trafic entraînera le développement d'activités nouvelles créatrices d'emplois et de richesses.

Promouvoir l'agriculture. Le remplacement de la canne à sucre par des cultures telles que l'ananas ou les fleurs pourrait susciter un trafic à l'exportation ; ce dernier pourrait transiter aisément par l'aéroport de Pierrefonds, alors que l'utilisation de Gillot prend du temps.

Faciliter l'accès des voyageurs aux sites touristiques, qui se trouvent plutôt dans le Sud. L'accès au Piton de la Fournaise, le volcan actif de l'île, se fait par le Sud, de même que l'accès au cirque de Cilaos et au Piton des Neiges. Les plages se trouvent dans l'Ouest ; l'ouverture de la route des Tamarins aura pour premier effet d'améliorer leur accès depuis Pierrefonds, beaucoup plus que depuis Gillot.

Mieux localiser les activités ULM et hélicoptères. Actuellement, beaucoup de ces appareils à vocation essentiellement touristique, opèrent depuis des bases situées à Cambaie ou à l'Ermitage, dans l'Ouest, à proximité des plages ; leurs mouvements occasionnent du bruit dont les riverains ne manquent pas de se plaindre ; en outre, la réglementation interdit les baptêmes de l'air avec survol du volcan à bord d'ULM depuis

ces bases. Localiser ces activités à Pierrefonds permettrait de résoudre le problème des nuisances, puisqu'il n'y a pas d'habitations au voisinage de cet aérodrome ; et puisque le Piton de la Fournaise n'est pas trop loin, il deviendrait possible, selon la réglementation, d'organiser des baptêmes de l'air avec survol du volcan.

En dernier lieu, le transfert de la base aérienne n° 181 « Roland Garros » de l'armée de l'air de Gillot vers Pierrefonds est évoqué par certains. Cela permettrait de libérer à Gillot 23 hectares qui seraient bien utiles, notamment dans la perspective de l'arrivée de l'A 380, et d'augmenter un peu le trafic de Pierrefonds.

La mission observe que l'objectif de rééquilibrage du développement de l'île en faveur du Sud aurait pu être amorcé si la zone d'activités prévue au voisinage de l'aéroport avait été créée et s'interroge sur les raisons du retard pris dans cette affaire.

Quoi qu'il en soit, ces préoccupations sous-tendent les projets évoqués dans la première partie du rapport (point 1.4). Elles conduisent à réexaminer la vocation de la plate-forme cantonnée, aujourd'hui, à une activité court-moyen courrier.

3.2. Faut-il envisager une activité long-courrier à Pierrefonds ?

Cette question est soulevée par certains responsables politiques et économiques de l'île.

Elle est d'autant plus légitimement posée que la piste actuelle, à la suite de l'allongement réalisé en 2006 est déjà utilisable par un gros porteur long-courrier à l'atterrissage, le décollage (avec une charge marchande) n'étant par contre possible que pour une étape courte (de l'ordre de deux heures), puisque la longueur de la piste ne permet pas l'emport du carburant nécessaire pour aller au-delà.

Pourquoi, dans ces conditions, ne pas procéder à une extension complémentaire qui permettrait aux appareils long-courriers de décoller pour des étapes longues ?

Le coût des investissements nécessaires est de l'ordre :

- d'une cinquantaine de millions d'euros, si l'on se réfère au chantier achevé en 2006, pour porter la piste à environ 3 000 m, longueur nécessaire pour rejoindre l'Europe sans escale,
- d'une dizaine de millions d'euros pour l'extension de l'aérogare passagers (d'après le dossier présenté au programme européen : voir partie 1),
- et encore d'une dizaine de millions d'euros pour la création d'une aérogare fret.

En eux-mêmes, ces montants sont élevés ; mais, comparés aux très lourds investissements routiers en cours (route des Tamarins) ou en projet (nouvelle route du Littoral), évalués à plus d'un milliard d'euros chacun, ils peuvent paraître faibles.

Cependant :

- les coûts de fonctionnement ultérieur d'une plate-forme redimensionnée pour une activité long-courrier ne sont pas négligeables : pompiers, entretien et exploitation de l'aérogare,

- l'île est de dimensions restreintes ; les opérations routières en cours vont améliorer les temps d'accès du Sud de l'île à l'aéroport de Gillot ; en outre, cette partie de La Réunion dispose déjà d'une alternative à Gillot pour les dessertes long-courriers, compte tenu de la proximité de l'aéroport de Plaisance (40 minutes de temps de vol) où les possibilités de correspondances sont nombreuses, y compris vers Paris.

L'on observera à cet égard que Maurice dont le trafic aérien est pourtant supérieur des 2/3 à celui de La Réunion ne dispose que d'un seul aéroport à vocation long-courrier.

- le contexte aéroportuaire ne plaide pas plus en ce sens : l'aéroport de Saint-Denis – Gillot se trouve dans une situation économique fragile, qu'il importe de rétablir ; par delà la situation conjoncturelle, les conditions d'accueil des touristes y sont jugées d'une qualité insuffisante par les professionnels du tourisme et devraient être améliorées en priorité. Il serait dès lors assez incohérent de créer une concurrence à Gillot à partir de Pierrefonds sur ce segment long-courrier, surtout dans la perspective évoquée ci-dessus de la création d'une société aéroportuaire.

Au-delà de ces considérations générales, il convient d'examiner plus précisément le cas du transport de passagers et celui du fret.

3.2.1. Transport des passagers

Dans le contexte actuel, il n'est pas sûr qu'il existe un marché pour le transport des passagers long-courriers vers Pierrefonds.

En effet, d'une manière générale, la stratégie des compagnies aériennes consiste à se concentrer sur une plate-forme afin d'y exploiter des appareils plus grands et plus productifs, permettant des coûts de production, et donc des tarifs, plus bas. De leur côté, les passagers apprécient la densité des fréquences sur une même destination, qui autorise plus de choix d'horaires ou de jours pour voyager ; cette exigence est incompatible avec la dispersion des vols entre deux plates-formes, sauf à ce qu'un seuil de trafic très significatif soit atteint¹¹.

La perspective d'une activité long-courrier à Pierrefonds ne s'imposerait que si l'aéroport de Gillot était saturé, moins pour des raisons physiques d'ailleurs que du fait des contraintes opérationnelles et commerciales auxquelles il est confronté¹².

En l'état actuel des choses, aucune date n'est avancée pour une éventuelle saturation de la plate-forme de Gillot. Les travaux qui seront à mener pour la création d'une société aéroportuaire seront l'occasion d'examiner cette question puisqu'ils devront déterminer

¹¹ Ce qui n'est pas encore le cas, par exemple, à Paris où les vols internationaux long-courriers sont concentrés à CDG au détriment d'Orly.

¹² Comme le remarque la chambre régionale des comptes dans son rapport sur la CCI de novembre 2007 : « Les délais de vol, la préférence des clients pour les vols de nuit, les contraintes d'ouverture, de couvre feu et de créneaux imposées par les grands aéroports parisiens limitent considérablement la possibilité d'étaler la programmation (des) vols et produisent un phénomène d'engorgement sur les créneaux horaires souhaités par les transporteurs ».

la durée de l' allongement de la concession aéroportuaire (jusqu'à 40 ans) en application de la loi du 20 avril 2005 pré-citée relative aux aéroports.

En dehors de *vols charters*, occasionnels, si le tourisme se développe fortement sur l'île, il est donc difficile d'entrevoir des perspectives significatives pour une activité long-courrier à Pierrefonds.

Encore faut-il souligner que cette perspective de vols charters est peu crédible à court ou moyen terme, même sur le principal marché visé : l'Europe (en particulier, en dehors de la métropole, l'Allemagne et la Suisse). D'ores et déjà, toute compagnie communautaire peut effectuer des vols vers La Réunion au départ de tout point du territoire de l'Union européenne. Cette possibilité est ouverte depuis 1993 (et depuis 1997 pour ce qui concerne les vols au départ de la métropole, sous réserve du respect des obligations de service public). Force est de constater qu'elle n'a pas été utilisée par les compagnies aériennes à destination de l'aéroport de Gillot ; et il n'y a pas grandes raisons pour qu'elle le soit plus vers Pierrefonds, en l'état actuel des choses.

Car c'est le produit touristique qui est déterminant pour l'établissement de liaisons aériennes touristiques ; et celui-ci reste à bâtir à l'intention de la clientèle européenne ainsi que le souligne l'étude d'ODIT-France pré-citée.

De l'avis de la mission, il serait déraisonnable de penser que le développement, indispensable, du tourisme à La Réunion nécessite des liaisons aériennes directes de l'Europe vers la plate-forme de Pierrefonds dans un avenir proche.

En tout état de cause, une étude de marché, en lien avec les compagnies aériennes et les organisateurs de voyage, serait un préalable nécessaire avant toute opération liée à l'accueil d'appareils long-courriers.

A titre alternatif, certains évoquent l'idée de vols triangulaires entre l'Europe, Saint-Pierre - Pierrefonds et Plaisance ou de vols entre l'Europe et Saint-Pierre via Plaisance en gros porteurs, que l'état actuel de la piste autoriserait mais qui requerraient une nouvelle aérogare.

Un tel schéma ne serait pas sans poser des problèmes au regard du droit aérien, mais surtout il suppose un volume de trafic très substantiellement supérieur à celui existant (20 700 touristes en 2004 en provenance de la totalité de l'Union européenne, selon les dernières données disponibles de l'INSEE). Dans un premier temps, et pour de tels trajets via Maurice, les vols des compagnies régionales s'imposent ; ceux-ci donnent en effet une souplesse incomparable à la clientèle et aux organisateurs de voyage pour des séjours combinés.

Cependant, l'hypothèse d'une saturation à terme de Gillot, du moins pour les vols avec l'Europe, ne peut pas être occultée dans des réflexions de long terme sur l'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds ; ceci peut conduire à juger prudent de réserver des terrains pour une éventuelle extension de la capacité de l'aéroport. La zone d'aménagement différencié instituée sur les terrains riverains de l'aéroport par arrêté d'avril 1998 permet facilement de concrétiser cette réserve.

3.2.2. Transport du fret

En ce domaine, la question de l'éventuelle desserte long-courrier se pose en des termes un peu différents dans la mesure où les exigences des chargeurs ne coïncident pas nécessairement avec celles des passagers.

La perspective du développement d'une filière consacrée à l'agro-nutrition se précise avec l'avant-projet de nouvelle LOPOM déjà citée.

Lors du débat tenu fin mars 2008 au Conseil économique et social sur le projet du gouvernement, il a ainsi été proposé l'ajout de ce domaine au nombre des secteurs prioritaires concernés, à La Réunion, par la mise en place des zones franches globales d'activité (ZFGA).

Ce cadre nouveau pourrait être favorable au développement ou à la reconversion de l'agriculture dans le Sud de l'île et à la constitution d'une filière agricole exportatrice, conformément à l'ambition des ZFGA figurant dans l'avant-projet de loi (permettre « une large exonération fiscale des entreprises visant à accroître leur rentabilité et leurs capacités à l'exportation »).

Et ceci d'autant plus que l'avant-projet de LOPOM comporte également un dispositif d'« aide concernant le soutien au fret dans les DOM » pour compenser les surcoûts liés à leur éloignement.

La mission n'a pas été en mesure d'approfondir les besoins nouveaux qui pourraient en découler en matière aérienne, notamment pour des liaisons long-courriers. Il lui paraît toutefois indispensable de souligner que tout développement en matière d'exportation par la voie aérienne de produits agricoles devrait intégrer les réflexions en cours concernant la prise en compte du réchauffement climatique par le secteur de l'aviation civile. Il est rappelé à cet égard que l'Union européenne envisage d'inclure l'aviation civile dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre dès 2012, pour tous les vols.

Par ailleurs, les besoins de capacités nouvelles devraient nécessairement prendre en compte l'actuelle sous-utilisation des soutes des appareils long-courriers au départ de La Réunion - les tonnages débarqués à Gillot (en majeure partie en provenance de la métropole) étant 2 à 3 fois supérieurs, selon les années, aux tonnages embarqués (voir annexe 3).

Les importantes surfaces disponibles sur l'emprise de la ZAD pourraient en revanche être utilisées pour le stockage et, plus généralement, pour le déploiement d'activités logistiques. Il est des plates-formes dont l'essor, à défaut d'être aérien, a d'abord été consolidé par de telles activités (cf. Aéroport de Vatry).

Compte tenu de sa spécificité, cette question du fret pourrait mériter un examen particulier.

3.3. Une vocation régionale qui doit s'affirmer

A moyen terme, c'est sur le trafic régional que l'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds peut, et doit, miser.

Comme l'écrit ODIT-France, il faut « jouer la Porte du Sud », et la mettre au service du tourisme : « développer Pierrefonds sur le segment du transport de proximité pour donner un accès rapide aux destinations les plus touristiques de l'île ».

Cet objectif, qui devrait être au cœur de la stratégie de la plate-forme, ne pourra cependant être atteint, de l'avis de la mission, que si un certain nombre de conditions sont réunies : si une politique touristique de l'île ambitieuse est mise en œuvre, notamment avec Maurice, si le trafic aérien est dynamisé, et si un gestionnaire plus professionnel en assure la gestion.

A cet égard, l'évolution du contexte, telle que retracée en deuxième partie du rapport, ouvre des perspectives favorables pour atteindre un objectif qui, en soi, n'est pas véritablement nouveau.

3.3.1. Politique touristique de l'île.

Le développement du trafic régional, tout particulièrement avec Maurice, sous-tend depuis l'origine la politique de l'aéroport de Saint-Pierre - Pierrefonds. C'est bien sur la liaison avec Maurice qu'étaient fondés les espoirs les plus grands pour l'essor de la plate-forme ; cette liaison représentait 70 à 90 % (selon les hypothèses) du trafic dans l'étude pré-citée de SOFREAVIA de 1998.

Aussi le retard constaté entre les prévisions faites en 1998 et la réalité du trafic, 10 ans plus tard, entre Saint-Pierre et Maurice peut-il s'analyser de deux manières :

- ou bien le consultant a fait preuve d'un optimiste démesuré ;
- ou bien l'ambition, affirmée de longue date, de la nécessaire complémentarité du produit touristique réunionnais avec celui de Maurice a tardé à se concrétiser.

La quasi-stagnation du trafic global Maurice – Réunion, + 2,1 % en 7 ans (2007-2000)¹³, conduit à ne pas écarter cette seconde interprétation.

Dans ces conditions, l'aéroport de Pierrefonds devrait pouvoir bénéficier au premier chef d'une politique touristique plus offensive, notamment avec l'île voisine. La détermination nouvelle dont semblent vouloir faire preuve les acteurs de l'île en matière touristique, les nouveaux projets de l'État en matière d'aide à l'hôtellerie et la nouvelle politique mauricienne dans le domaine du tourisme et dans celui du transport aérien évoqués précédemment constituent, à cet égard, des signes encourageants.

3.3.2. Lever les freins au développement du trafic.

Trois facteurs au moins sont incriminés par les responsables politiques et économiques de l'île pour expliquer le plafonnement à environ 550 000 passagers par an du trafic régional constaté depuis 2001 (trafic total de Gillot et de Pierrefonds avec les pays de la

¹³ Source : DGAC.

région, hors Mayotte cf. annexe 4) : les difficultés de franchissement des frontières, le niveau élevé des tarifs aériens, jugé même prohibitif par certains, et l'insuffisante qualité de la desserte en termes de fréquences et d'horaires.

- Il y a lieu de relever que l'entrée à La Réunion pour les étrangers est plus restrictive que l'entrée sur le territoire métropolitain : qu'ils soient porteurs d'un visa ou qu'ils en soient dispensés, ils doivent justifier d'un moyen de retour lorsqu'ils se présentent à la frontière ; seuls les étrangers communautaires sont dispensés de ces formalités.

Cette contrainte est de nature à pénaliser la venue de passagers non communautaires en provenance des pays de la zone, mais elle n'explique sans doute pas, à elle seule, l'extrême faiblesse des courants de trafic avec ceux-ci (10 300 passagers avec l'Afrique du Sud et 3 500 passagers avec les Seychelles en 2007, par exemple¹⁴).

- Dans l'autre sens, la récente augmentation du coût des visas pour Madagascar (58 € depuis janvier 2008, au lieu de 14 € auparavant¹⁵) est de nature à entraver l'essor du trafic avec la Grande île, alors que les perspectives générales semblaient plus favorables.
- Les tarifs aériens sont jugés particulièrement élevés, notamment sur Maurice ; au demeurant, beaucoup s'étonnent que les tarifs au départ de cette dernière soient substantiellement inférieurs à ce qu'ils sont au départ des deux aéroports de La Réunion.

Une analyse de la tarification de la liaison Réunion-Maurice, délicate à mener en raison de la politique de « yield management » des compagnies aériennes, confirme ces deux appréciations : par rapport à des liaisons de distance comparable (Martinique – Guadeloupe, Nice – Corse ou Marseille - Corse) les tarifs pratiqués peuvent sembler relativement chers au départ de La Réunion (après, bien sûr, prise en compte des subventions versées par l'Office des transports corse) ; en outre, l'écart de prix au départ de Maurice est très significatif (50 % moins cher en moyenne selon ODIS-France).

- Enfin, la qualité des dessertes est critiquée, tout particulièrement sur Maurice. Il y a lieu cependant de relever que les exploitants sont tenus par le volume et la forte saisonnalité du trafic.

Comme indiqué dans la deuxième partie du présent rapport, le projet d'Air Austral de mise en ligne d'un ATR 72 supplémentaire et celui d'Air France de mise en ligne d'un A 320 sont de nature à faire évoluer la situation sur les liaisons régionales en matière tarifaire ainsi qu'en termes de qualité de service.

Même si Air France ne prévoit pas de disperser son exploitation entre les deux plates-formes de La Réunion, il y a fort à penser que celle-ci aurait, tôt ou tard, des répercussions sur la desserte de l'aérodrome de Saint-Pierre au niveau des tarifs ou des capacités mises en ligne.

¹⁴ Source : CCI de La Réunion.

¹⁵ Source : le représentant d'Air Madagascar à La Réunion.

Dans ce contexte, la mission, qui est très réservée sur le projet d'extension de l'aérogare en vue de l'accueil d'avions gros-porteurs pour les motifs exposés ci-dessus, estime nécessaire de réaliser rapidement une extension limitée de celle-ci, qui permettrait l'accueil simultané de deux avions moyens-porteurs.

3.3.3. Gestion de l'aéroport.

L'aéroport est géré, comme exposé précédemment, par le syndicat mixte de Pierrefonds (SMP). Cette gestion paraît manquer d'efficacité en raison du dispositif institutionnel retenu. En effet, le SMP est administré par un comité de 40 délégués désignés par les 11 communes, la Région et le Département qui en sont membres : il est difficile de faire prendre la moindre décision par un aréopage aussi nombreux ; c'est peut-être la raison pour laquelle rien n'a été entamé pour concrétiser la zone d'activités de Pierrefonds ; certains élus envisagent d'ailleurs de dessaisir le SMP de cette mission au profit d'une communauté de communes plus performante.

Ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus au paragraphe 1.1.5., les recettes et les dépenses de fonctionnement sont réparties entre la comptabilité générale du SMP et une régie simple. Cela ne facilite pas la clarté et la compréhension du dispositif.

Faute de comptes clairs et complets, les choix des décideurs peuvent difficilement être rationnels.

Simplifier le processus de décision, clarifier la gestion et recourir à un gestionnaire plus professionnel sont des objectifs partagés par plusieurs des acteurs rencontrés par la mission.

Ceci permettrait non pas tant d'alléger les concours financiers demandés au syndicat mixte, qui sont intrinsèquement liés au faible niveau de trafic de la plate-forme, mais de jeter les bases d'une gestion plus efficace ; des mécanismes incitatifs, de type malus/bonus, pourraient en effet être introduits dans un contrat de délégation de service public avec un partenaire tiers.

Ceci pourrait permettre également de mieux tirer partie des activités extra-aéronautiques de la plate-forme (commerces...), dont le produit est actuellement insignifiant. En outre, la mise en place d'un gestionnaire plus dynamique faciliterait la relocalisation, après l'ouverture de la route des Tamarins, d'activités aéronautiques basées dans l'Ouest de l'île (ULM et hélicoptères : voir § 3.1.).

3.3.4. Quel partenaire ?

Il convient tout d'abord de rappeler que si les collectivités locales désirent confier une délégation de service public à un tiers, l'article L. 1411-12 du code général des collectivités territoriales les dispense de l'obligation de lancer un appel d'offres à condition que leur choix se porte sur un établissement public et que l'activité déléguée figure expressément dans les statuts de l'établissement.

La chambre de commerce et d'industrie (CCI) de La Réunion est, bien évidemment, le premier partenaire auquel on peut penser. Son président se déclare d'ailleurs ouvertement intéressé par une telle éventualité.

Cette piste est intéressante ; il importerait au syndicat mixte d'en bien peser les avantages et les inconvénients.

Au nombre des avantages, on citera la forte légitimité de la CCI compte tenu de ses missions générales en matière de développement économique (cf. le poids actuel des CCI dans la gestion des aéroports en Métropole), son expérience en tant que gestionnaire de l'aéroport de Gillot, et la complémentarité qui pourrait en découler avec celui-ci -une complémentarité à laquelle la Région et le Département pourraient être plus particulièrement attentifs pour les raisons indiquées en deuxième partie (point 2.4.) ci-dessus.

A contrario, certains pourront s'inquiéter du revers possible d'une complémentarité avec l'aéroport principal de l'île (trop de complémentarité ne risquerait-elle de nuire à Pierrefonds ?), ou de la situation financière de la CCI qui, au demeurant, n'est pas totalement exempte de critiques dans sa gestion de l'aéroport de Saint-Denis - Gillot cf. le rapport récent (novembre 2007) de la chambre régionale des comptes de La Réunion.

Cependant, de telles difficultés sont certainement surmontables par la négociation d'un contrat clair avec la CCI. En tout état de cause, il est à souligner que cette option ne saurait se concevoir que dans un cadre juridique spécifique par rapport à celui de Gillot : les deux aéroports ayant deux propriétaires distincts- l'État d'un côté, le syndicat mixte de l'autre-, une délégation de service public distincte de l'actuel contrat de concession liant la CCI à l'État devrait être conclue dans cette hypothèse. Ce qui signifie également que Pierrefonds ne saurait bénéficier de transferts financiers en provenance de Gillot.

A plus long terme et dans le même esprit, il est concevable que la future société aéroportuaire appelée à gérer l'aéroport de Gillot soit également impliquée dans celle de Saint-Pierre - Pierrefonds, non pas directement car l'objet social de ces sociétés est limitatif mais par le biais d'une filiale.

D'autres schémas peuvent être esquissés, car *d'autres candidats peuvent être envisagés*.

A la suite de la décentralisation des aéroports qui ne sont pas considérés comme d'intérêt national ou international, le paysage des gestionnaires aéroportuaires est en pleine évolution en métropole.

Quatre acteurs privés sont ainsi en lice depuis un an, et même depuis quelques années pour certains d'entre eux qui, anticipant ce transfert de propriété vers les collectivités locales, avaient commencé à se placer sur ce marché.

Il s'agit des groupes suivants (dont certains sont déjà présents dans l'île au titre d'autres activités) : VINCI, KEOLIS, SNC LAVALIN et VEOLIA-Transports qui gèrent à ce stade une dizaine de plates-formes (Angers, Méaulte, Troyes, Chambéry, Grenoble, Clermont-Ferrand, Vatry, Vannes, Nîmes, Beauvais...) ; cette liste de plates-formes est certainement appelée à s'étoffer dans la mesure où certains de ces groupes sont candidats à des appels d'offres en cours (Lille, Tarbes, Quimper, Rennes, Brive, Avignon...).

Mais d'autres noms pourraient être cités (Egis, par exemple).

Plusieurs pistes sont ainsi ouvertes pour faire évoluer les conditions de gestion de l'aéroport, qui ne sont d'ailleurs pas exclusives l'une de l'autre ; dans plusieurs cas, ces acteurs se sont en effet associés pour assurer la gestion des aéroports :VINCI et KEOLIS à Chambéry, à Grenoble et à Clermont-Ferrand ; il est même des cas où l'un de ces groupes privés (VEOLIA-Transports) s'est associé à la CCI (Beauvais).

*

* *

En dépit d'un essor plus difficile que ne l'escamptaient ses promoteurs, l'aéroport de Saint-Pierre - Pierrefonds n'est pas dépourvu d'atouts.

Et ce sont ces atouts qu'il lui faut jouer en priorité :

- la proximité des grands sites touristiques de l'île, et donc la spécialisation sur le trafic touristique régional alors que l'aéroport de Saint-Denis - Gillot a nécessairement une vocation plus diversifiée,*
- les liaisons avec Maurice, tout particulièrement, dans le cadre d'une politique de produits touristiques combinés jugée souhaitable depuis longtemps et qu'il conviendrait enfin de mettre en place.*

Il serait vain, en revanche, pour Saint-Pierre - Pierrefonds de vouloir se poser en concurrent de Gillot, de même que l'aéroport d'Orly ne peut être concurrent de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle.

De l'avis de la mission, les efforts des collectivités locales membres du syndicat mixte propriétaire de la plate-forme devraient se concentrer dans l'immédiat sur le développement du tourisme dans l'île, qui prendra du temps.

Dans ce contexte, un agrandissement limité de l'aérogare de passagers et le transfert d'activités aéronautiques basées dans l'Ouest de l'île (ULM, hélicoptères...) apparaissent prioritaires.

La question du développement du fret aérien à Saint-Pierre, et plus globalement à La Réunion, en lien avec le projet de développement d'une filière consacrée à l'agro-nutrition, pourrait faire l'objet d'une étude spécifique. Enfin, la mise en valeur de la ZAD devrait être entreprise sans plus tarder.

Conclusion

L'aéroport de Saint-Pierre - Pierrefonds peut devenir un véritable élément structurant pour la micro-région Sud de l'île.

Ses perspectives de développement sont à recadrer :

- dans son environnement aéroportuaire, marqué par la proximité de l'aéroport de Saint-Denis - Gillot, qui va s'accroître avec l'ouverture prochaine de la route des Tamarins, et celle de l'aéroport de Plaisance à Maurice, véritable « hub » de l'Océan indien, accessible en moins de 45 minutes de vol,
- ainsi que dans son environnement géographique, et notamment la proximité des grands sites touristiques de La Réunion.

Ainsi la vocation de la plate-forme est clairement régionale et touristique.

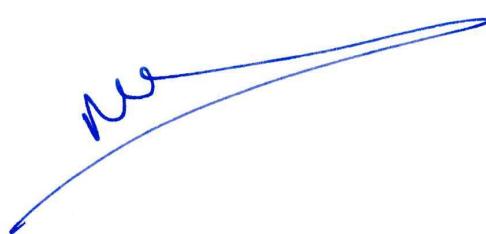
Encore faut-il que le développement du tourisme à La Réunion reprenne, que se forge une vraie filière touristique, et que se mettent en place des produits touristiques combinés avec les autres îles de l'Océan indien, objectif poursuivi de longue date et qui tarde à se concrétiser. En matière de politique touristique, il devient indispensable de passer des intentions aux réalisations.

Les collectivités membres du syndicat mixte de l'aéroport de Saint-Pierre - Pierrefonds ne sont pas dépourvues de moyens pour orienter la politique touristique de l'île, la Région au premier chef. A bien des égards, le contexte paraît aujourd'hui plus favorable qu'il ne l'était - les prémisses d'une politique globale s'amorcent - et Pierrefonds devrait pouvoir en tirer profit à condition de s'en donner les moyens en modernisant son mode de gestion.

Plutôt que l'actuelle régie, une délégation de service public paraît plus apte à relever les défis auxquels celui-ci est confronté.

Ce sont ces orientations, mise en place d'une politique touristique de l'île intégrée dans l'Océan indien, évolution du mode de gestion de l'aéroport, qui apparaissent prioritaires à la mission pour en asseoir les perspectives à moyen et long terme.

Danielle Bénadon



Inspectrice générale de l'Équipement

Jean-Pierre Lalande



Ingénieur général des Ponts et Chaussées

Annexes

Annexe 1. Lettre de mission

0 0 5 6 0 1 - 0 1



ministère de l'Ecologie
du Développement
et de l'Aménagement
durables



direction générale
de l'Aviation civile

Le directeur général

Paris, le 03 DEC 2007

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat,
chargé des transports

à

Monsieur le Vice-Président du Conseil des Ponts
et Chaussées

Référence n° 0 7 2 2 2 7 /DG

Objet : Demande de mission concernant l'aéroport de Saint-Pierre-Pierrefonds

L'aéroport de Saint-Pierre-Pierrefonds, situé à La Réunion, relève, depuis qu'il est en mesure d'accueillir du trafic commercial en 1998, de la compétence du syndicat mixte de Pierrefonds composé de 11 communes, de la Région et du Département. Ceci s'est opéré d'abord dans le cadre d'une convention portant mutation domaniale puis, depuis le 1^{er} janvier 2007, en application de la loi sur les libertés et responsabilités locales. Son trafic actuel, à vocation régionale, est de l'ordre de 120 000 passagers par an.

Sur demande de Monsieur le Secrétaire d'État chargé des transports, je vous saurais gré de bien vouloir diligenter une mission concernant les perspectives de développement de cet aéroport, ses conditions d'exploitation et les investissements qui y seraient le cas échéant nécessaires.

Cette mission, qui pourra naturellement compter sur la collaboration des différents services de l'aviation civile concernés, devra être réalisée en liaison avec le syndicat mixte précité. Je souhaiterais que son rapport puisse, dans la mesure du possible, m'être communiqué pour la fin du mois de février 2008.

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation
Le directeur général de l'aviation civile



Patrick GANDIL

Annexe 2. Liste des personnes rencontrées

Pierre-Yves BISSAUGE	Directeur adjoint de la régulation économique de la direction générale de l'aviation civile. Egalement rencontrés : Florence INZERILLI, Paul JOURNE, Marielle PERRUCHOT, Yves TATIBOUET, François THEOLEYRE.
Jean-Pierre BOURSIER	Adjoint au directeur du service de l'aviation civile de l'océan Indien. Accompagné d'Alain CAILLAbET, chef de la division Administration, et de Jacques LECHNER, chef de la division Surveillance et Régulation.
Béatrice BRESSON-DUBOSQ	Représentante de Corsair à La Réunion.
Nicolas CHARLET	Représentant d'Air Madagascar à La Réunion.
Alain DEFAUD	Directeur du cabinet du président du conseil général de La Réunion. Accompagné de Valérie PICARD.
Gérard ETHEVE	Directeur général d'Air Austral. Accompagné de Joseph BREMA, directeur des services économiques.
Catherine FRECAUT	Vice-présidente à La Réunion du syndicat national des agents de voyage.
Valérie GOUDEAU	Chef de la subdivision des bases aériennes à la direction départementale de l'équipement de La Réunion.
Patrick GUILLAUMIN	Directeur général adjoint Urbanisme Equipement au conseil régional de La Réunion.
Marcel LANIER	Représentant d'Air Mauritius à La Réunion.
Pierre-Henri MACCIONI	Préfet de La Réunion. Accompagné d'Alain GERARD, sous-préfet de Saint-Pierre et de Jean BALLANDRAS, secrétaire général pour les affaires régionales.
Eric MAGAMOOTOO	Président de la chambre de commerce et d'industrie de La Réunion. Accompagné de Mohamed AHMED, directeur général des services, et de Jean-Paul NOEL, directeur de l'aéroport de Saint-Denis - Gillot.
Madeleine MALET	Directrice générale des services du syndicat mixte de Pierrefonds. Accompagnée de Didier PRUGNIERES, directeur d'exploitation et de

Jean-Luc MASSON	Jean-Pierre LALLEMAND, directeur financier du syndicat mixte.
Robert MONNIAUX	Directeur départemental de l'équipement de La Réunion. Accompagné de Jean-Pierre LALAIN, chef du service des ports et des bases aériennes, et de Pascal SCHOEMACKER, chef de cellule au pôle régional d'orientations stratégiques et prospectives pour l'équipement du territoire.
Bénédicte PELLERIN	Trésorier-payeur général de La Réunion. Accompagné de Marc VAN BELLE, chef de la mission d'expertise économique et financière.
Hervé PIERRET	Directeur régional Océan indien d'Air France.
Antoine PUSSIAU	Président-directeur général de Corsairfly.
Gilbert RIVIERE	Directeur général Antilles-Guyane-Océan indien d'Air France. Accompagné de Jérôme JACQUEMARD, chef de produit lignes Réunion, Maurice, Seychelles, et de Francine HEYMONET, directeur des lignes.
Didier ROBERT	Adjoint au maire du Tampon. Accompagné de Pascal VIROLEAU, directeur de la régie touristique de la ville du Tampon.
Jacques SABOURIN	Député de la 3 ^{ème} circonscription de La Réunion, maire du Tampon.
Michel WACHENHEIM	Délégué général de l'Union des Aéroports Français.
	Directeur du cabinet du secrétaire d'Etat chargé des transports. Accompagné d'Hervé MARTEL, conseiller technique.

Annexe 3. Statistiques de l'INSEE

Extraits du tableau économique de La Réunion 2007-2008

ACTIVITÉ DES AÉROPORTS ROLAND GARROS ET PIERREFONDS

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Mouvements aériens						
Vols commerciaux	14 421	13 805	14 232	15 742	15 400	13 806
dont Pierrefonds	1 703	1 568	1 934	2 482	2 978	2 870
Trafic passagers						
Passagers à l'arrivée	746 495	751 670	772 257	841 162	814 050	695 582
dont : France métropolitaine	432 716	439 529	449 043	490 336	479 580	387 904
Maurice	211 063	210 312	214 097	214 185	216 814	186 547
Madagascar	37 656	33 351	35 820	41 036	49 928	44 847
Mayotte	50 623	53 980	57 373	63 372	56 669	51 122
Afrique du Sud	4 727	5 327	6 614	9 128	6 612	5 449
Comores	3 602	5 020	4 151	5 215	5 087	3 652
Autres (1)	6 108	4 151	5 159	13 255	3 995	15 974
Passagers au départ	744 788	752 364	771 686	839 899	814 139	699 779
dont : France métropolitaine ...	427 663	437 663	444 440	488 178	476 739	390 490
Maurice	221 292	220 027	221 034	221 889	224 293	189 173
Madagascar	35 864	30 176	36 066	40 280	43 372	44 096
Mayotte	45 293	49 831	52 727	59 438	52 296	50 716
Afrique du Sud	4 687	5 711	7 070	9 040	6 643	5 561
Comores	3 421	4 859	5 429	5 290	4 542	3 894
Autres (1)	6 568	4 097	4 920	11 962	4 760	15 802
Transit	28 519	12 658	8 709	10 253	34 739	55 800
TOTAL	1 519 802	1 516 692	1 552 652	1 681 061	1 651 825	1 422 385
dont Pierrefonds	66 674	66 347	79 304	94 646	113 505	114 149
Fret aérien de marchandises (tonnes)						
Arrivée	17 984	18 927	18 124	20 237	19 969	20 664
dont : France métropolitaine	13 405	13 964	12 712	14 213	14 761	15 293
Pays de la région*	4 347	4 448	3 969	5 329	5 097	5 349
Autres	205	515	1 443	695	53	22
Départ	8 882	8 103	7 423	8 100	7 910	7 753
dont : France métropolitaine	6 143	5 317	5 148	6 010	5 778	5 631
Pays de la région*	2 436	2 446	1 537	2 024	1 850	2 122
Autres	303	340	738	66	282	-
Fret postal (tonnes)						
Arrivée	3 480	3 315	3 476	2 925	3 277	3 600
Départ	894	744	735	1 096	1 245	981

* Afrique du Sud, Comores, Madagascar, Maurice, Mayotte, Seychelles.

(1) y compris le trafic interne entre Pierrefonds et Gillot.

FLUX TOURISTIQUES DE 2002 À 2006

	2002	2003	2004	2005	2006	Évolution 06/05 (en %)
Nombre total de touristes	426 000	432 000	430 000	409 000	278 800	- 31,8
Pays de résidence						
Métropole	334 300	347 200	343 200	330 000	209 500	- 36,5
Union Européenne	17 200	16 400	20 700	14 100	10 500	- 25,5
Maurice	30 600	27 400	26 200	24 800	20 100	- 19,0
Autre pays	43 900	41 000	39 900	40 100	38 700	- 3,5
Catégorie de tourisme						
Tourisme d'agrément	205 500	208 500	183 000	161 900	80 100	- 50,5
Tourisme d'affaires	45 500	44 200	51 600	46 900	47 100	0,4
Visite famille, amis	159 600	164 900	180 300	184 400	134 900	- 26,8
Autre	15 400	14 400	15 100	15 800	16 700	5,7
Mode d'hébergement principal						
Hôtel, résidence de tourisme	150 600	158 900	147 500	135 200	82 200	- 39,2
Village vacances, gîte	47 800	50 400	45 900	45 100	16 000	- 64,5
Location	26 400	26 900	29 400	30 700	18 600	- 39,4
Parents, amis	191 500	185 800	199 700	190 400	154 100	- 19,1
Autre hébergement	9 700	10 000	7 500	7 600	7 900	3,9
Durée des séjours (en jours)						en jours
Durée moyenne du séjour	16,4	16,5	16,4	17,0	18,2	+ 1,2
Durée du séjour à l'hôtel de ceux y ayant séjourné	7,0	6,9	6,8	6,9	7,0	+ 0,1
Origine des touristes						
Originaires de La Réunion	48 500	51 100	61 800	60 700	49 300	- 18,8
Non-originaires de La Réunion	377 500	380 900	368 200	348 300	229 500	- 34,1
Dépenses des touristes						
Totales (€/ménage)	1 196	1 229	1 220	1 260	1 239	- 1,7
(€/personne)	709	721	731	755	806	6,8
(€/jour/personne)	43,3	43,7	45,0	44,0	44,0	0,0
Hébergement (€/ménage)	266	277	276	299	268	- 10,4
Restaurant (€/ménage)	245	265	259	264	275	4,2
Location de voiture (€/ménage)	188	187	182	188	186	- 1,1
Souvenirs, cadeaux (€/ ménage)	180	187	188	204	188	- 7,8
Loisirs (€/ménage)	156	156	161	155	160	3,2
Autres (€/ménage)	161	157	154	150	163	8,7
Dépenses totales (en millions d'€)	302,0	311,3	314,4	308,8	224,8	- 27,2
Résidents	319 000	333 000	385 000	395 000	409 200	3,6 %

Annexe 4. Trafic aérien entre La Réunion et les pays de la zone

Trafic aérien entre La REUNION et MAURICE

<i>Passagers</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>
Gillot – Maurice	368 567	366 056	365 169	359 455	366 245	362 623	293 810	341 565
Pierrefonds – Maurice	52 932	65 312	65 285	75 724	75 299	84 693	84 865	88 984
TOTAL	421 499	431 368	430 454	435 179	441 544	447 316	378 675	430 549
donc Pierrefonds – Maurice	12,5 %	15,1 %	15,2 %	17,4 %	17 %	18,9 %	22,4 %	20,7 %

Source : DGAC

Trafic aérien régional* (aéroports de Gillot et de Pierrefonds)

<i>Passagers</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>
	522 312	514 783	530 281	546 063	557 291	483 219	550 208

Source : tableau économique de La Réunion – Édition 2007/2008 – INSEE Réunion et DGAC(année 2007)

* Afrique du Sud, Comores, Madagascar, Maurice.

Annexe 5. L'île de la Réunion, Plan de relance du tourisme

Extraits du rapport d'ODIT-France

Synthèse

La crise du chikungunya a mis au jour la crise structurelle du tourisme à la Réunion, principal acteur de la croissance économique de l'île. À la demande du Premier ministre, le ministre de l'Outre-mer et le ministre délégué au Tourisme ont confié à ODIT France sous convention, la charge de proposer sous la coordination du Préfet de la Région, le volet restructuration de l'offre touristique du Plan de Relance du Tourisme à la Réunion. Cette convention couvrant 2006 et 2007 permet de faire un travail en profondeur de diagnostic, d'orientations stratégiques, de définition et de déploiement de la nouvelle offre touristique réunionnaise.

Un rapport d'étape a été élaboré par ODIT France, rendant compte de l'avancement des travaux. Il s'articule autour de deux grands axes :

- **Un diagnostic** couvrant toute l'offre et analysant l'ensemble des éléments du mix marketing : le marché, la concurrence, le positionnement, le transport, l'hébergement, les activités touristiques (tourisme d'affaires, culture, nature, sports, gastronomie), la distribution, la commercialisation, le prix, les dispositifs d'accompagnement (qualité, formation, observation) et de stimulation (innovation, développement, restructuration, incitations).
- **Un plan de travail** issu de cette réflexion et présenté sous forme de fiches actions, pour les étapes à venir qui définit :
 - les actions à mener et les partenaires (services de l'état, collectivités et leurs émanations, organismes professionnels et consulaires, entreprises, experts) qui devront y contribuer ;
 - une stratégie, en s'assurant de sa cohérence et de son opérabilité et qui veille au respect des objectifs notamment économiques et des délais ;
 - les apports directs d'ODIT France et précise son rôle, tout au long de son déroulement.

A. Le diagnostic

Il se fonde sur la connaissance du marché et sur l'identification des forces et des faiblesses de la destination Réunion, au cœur de l'espace « Océan Indien ».

L'examen du marché

Les segments de clientèle

Des comportements consuméristes émergent en métropole et dans les principaux pays européens émetteurs. Aujourd'hui, à l'opposé du tourisme de masse, dans nombre de destinations, se développe une typologie de consommateurs à hauts revenus (3 728 000 personnes en France métropolitaine) qui souhaitent, dans leurs voyages, sortir des sentiers battus : expérimenter des sensations fortes, découvrir des paysages purs dans des hébergements d'exception, pratiquer des activités conviviales ou participer à des événements qui les plongent dans le tissu culturel local du pays qu'ils visitent, dans l'esprit du tourisme durable. Au-delà de cette clientèle d'agrément nouvelle, d'autres segments sont prometteurs et sont aussi à travailler sur la destination Réunion :

- les touristes d'affaires (50 000 touristes en 2006), consommateurs de transports et d'hébergements, à fort pouvoir d'achat ;

- les touristes affinitaires (184 000 touristes en 2005), consommateurs d'activités de loisirs, d'hébergement et de restauration ;
- les Allemands, très nombreux (82,4 millions d'habitants, 8 491 touristes entre 2003 et 2004), qui aiment à conjuguer soleil et sport et disposent de revenus élevés ;
- tous les autres Européens, notamment lorsqu'ils disposent d'une proximité géographique des aéroports métropolitains et surtout linguistique, comme les Suisses (7,1 millions d'habitants, 4 717 touristes en 2004) et les Belges (10,3 millions d'habitants, 4 402 touristes en 2004) ;
- le marché intérieur et de proximité, avec les vacanciers réunionnais et mauriciens.

La concurrence

Elle se situe, pour l'essentiel, sur deux fronts :

- Le balnéaire : au cœur de l'Océan Indien : les Maldives, les Seychelles, Maurice et bientôt Madagascar et dans le monde entier : toutes les destinations « îliennes » (Antilles...).
- Les destinations d'exception : voyages nature, par exemple dans les réserves africaines, etc.

Conclusion

La Réunion possède des atouts pour satisfaire ces clientèles très exigeantes et se positionner par rapport à la concurrence, à condition de redéployer son tourisme en le tirant vers le haut de gamme, la culture et la nature faisant la différence. Les opportunités existent.

L'identification des forces et des opportunités

Les atouts de la Réunion sont spécifiques et ils s'inscrivent dans un contexte global : contexte international et contexte régional au cœur de l'Océan Indien. Cette conjonction est génératrice d'opportunités exceptionnelles, abondantes et complémentaires. Les conjuguer, c'est provoquer un effet d'entraînement de la filière touristique.

La conjoncture économique internationale

Elle a encouragé l'épargne et beaucoup de liquidités (plus de 10 000 milliards d'euros d'ici à 2020) sont disponibles pour une offre immobilière qui commence à se resserrer à l'échelon mondial. Or, l'île de la Réunion, en restructurant son offre vers le haut de gamme, propose un vaste chantier aux investisseurs, créateur d'emplois, notamment, avec la rénovation et la création d'hébergements et de structures d'équipements, l'aménagement ou le réaménagement de sites sur le littoral et à l'intérieur de l'île, etc. Leur ampleur et le choix de la qualité forment deux opportunités pour attirer les capitaux et relever le défi de l'emploi dans la perspective de l'évolution démographique.

L'évolution démographique

D'ici à 2020, 1,5 milliard de personnes vont, pour leurs vacances, silloner le monde, apportant recettes et emplois partout où ils passeront. L'expansion démographique est le moteur d'une formidable expansion du tourisme, mais elle risque de créer davantage de chômage (1 million d'habitants à la Réunion en 2025). Or, les débouchés du tourisme ont un effet multiplicateur sur l'emploi direct et indirect et provoquent des retombées financières sur nombre d'activités économiques. La croissance démographique représente donc un formidable levier de développement du tourisme et d'expansion économique, si elle est accompagnée d'une formation adéquate.

Un marché avec des cibles à hauts revenus à satisfaire

Pour attirer le tourisme d'agrément métropolitain et international, l'île doit s'appuyer sur la montée en gamme de l'hébergement mais aussi sur ses complémentarités naturelles qui contribuent à rentabiliser les investissements futurs : le tourisme d'affaires et le tourisme affinitaire à développer ou à fidéliser, la proximité de Maurice, à la fois vivier de touristes de l'île Maurice et argument de l'attractivité réciproque des deux îles.

Une capacité à s'appuyer sur un positionnement diversifié autour de son capital touristique

Le positionnement n'est pas uniquement balnéaire, uniquement nature ou uniquement culturel. Cette diversité, au lieu de dissoudre l'identité de l'île, doit propulser la destination, en créant un véritable désir de Réunion et d'Océan Indien : avec des scénarios pour pérenniser et décliner son attrait, avec des investissements touristiques « solides » pour le matérialiser et des créations de produits innovants pour le caractériser.

Une perspective de développement durable

Dans un espace où l'imagination sera le moteur de la pérennité du tourisme, l'opportunité de conserver l'attractivité des sites exceptionnels et d'éviter les concentrations excessives est un atout unique pour l'essor touristique et économique de l'île : elle doit servir de support à la création de valeur ajoutée et d'emplois territorialement répartis ainsi qu'à la préservation de l'identité culturelle de la Réunion.

Conclusion

La Réunion est une destination encore à construire, ce qui fait sa force pour créer un mode de développement touristique résistant aux crises. Sollicitant l'imagination des opérateurs du tourisme dans leur capacité d'innovation, elle peut s'appuyer sur :

- sa desserte aérienne qu'il faut dynamiser et compléter ;
- une nature encore préservée qu'il faut aménager et révéler ;
- des Réunionnais épris de leurs traditions et de leur culture, qui doivent être incités à faire connaître et rayonner leurs atouts ;
- une complémentarité avec l'île Maurice qui renforce l'attractivité des deux destinations, autour de formules combinées.
- un réseau local d'entreprises prestataires de services dont les structures, trop souvent unipersonnelles et dispersées, sont à conforter et à compléter pour leur permettre de peser sur les tour-opérateurs et les apporteurs de capitaux.

Le constat des lacunes

La crise structurelle du tourisme réunionnais se traduit par la régression de ses indicateurs de bonne santé : le parc hôtelier stagne, l'excédent touristique baisse et la clientèle d'agrément décroît. Pour expliquer cette dégradation, il faut admettre que la Réunion accumule les faiblesses, en particulier : une forte dépendance du tourisme métropolitain (80,6 % en 2005), un positionnement sans identité affirmée, une offre incomplète et inadaptée à la clientèle à hauts revenus, un patrimoine méconnu et une absence de produits phares.

Un positionnement à renforcer

La vocation touristique de la Réunion, relativement tardive, est née d'une contradiction : bien que dotée d'un patrimoine naturel qui suffit à la caractériser, l'île semble craindre de ne pas arriver à la hauteur des standards internationaux. Elle hésite entre l'obligation de revendiquer une offre « plages » « littoral et maritime », en raison de son caractère insulaire au cœur de l'Océan Indien et la réalité d'une offre « tourisme d'intérieur », axée sur la montagne et la nature. Elle est oubliuse de la diversité rare et riche de sa culture, gardant pour sa seule

consommation son histoire, sa musique, sa gastronomie, ses racines, alors qu'elle pourrait en faire un emblème touristique.

Une offre hétérogène peu lisible

- Le transport aérien (930 000 passagers en 2005) est de qualité, mais il faut élargir l'offre, notamment sur la desserte régionale et mettre les compagnies en réseau pour attirer de nouveaux marchés et désaisonnaliser le trafic.
- L'hébergement (1 045 établissements et 10 000 lits touristiques, dont 6 000 classés) est insuffisant en qualité et en quantité : pas un seul établissement d'exception sur les sites emblématiques, trois quatre étoiles seulement, des trois étoiles avec des services limités, et enfin, un hébergement non classé, très utile et sympathique, mais peu en phase avec les nouveaux segments de clientèle identifiés.
- Le balnéaire : les études et l'expérience montrent qu'un touriste ne fait pas 10 000 km pour aller sur une île tropicale, sans que le balnéaire participe à la décision. Or, la Réunion est le paradoxe des destinations îliennes : les plages (40 km pour 22 plages) y sont peu nombreuses, peu accueillantes, surfréquentées, l'Océan y est assez dangereux.

Un patrimoine peu exploité

Cette situation tient au manque de positionnement déjà évoqué. L'offre nature et l'offre culture sont à créer et souvent à associer. Pourtant, l'imaginaire suscite spontanément de nombreuses pistes :

- Pour la nature, émotion forte du vol libre, plongeon dans un canyon, randonnée autour des cirques, approche scientifique de la découverte d'un volcan en activité, tout pouvant se conjuguer dans une unité de lieu et de temps et faire du séjour dans cette île, un grand spectacle permanent.
- Pour la culture, évocation d'une île d'une exceptionnelle, diversité culturelle au carrefour de l'Afrique, la Chine, l'Inde, le monde musulman, le monde insulaire et l'Europe qu'elle incarne à part entière dans l'Océan Indien. Les traditions issues de ces cultures sont vivantes. Certaines se vivifient ou renaissent. Ce passé se conjugue aujourd'hui au présent, faisant de la Réunion l'une des scènes culturelles les plus dynamiques de la France.

Un mix marketing à restructurer et un produit compliqué à vendre

C'est dans la restructuration de son mix marketing touristique et dans une approche systématique de l'offre que l'île pourra la compléter, en restaurant un rapport qualité prix plus conforme aux pratiques concurrentielles et aux attentes du marché. C'est surtout en misant sur un hébergement d'exception qualifiant le positionnement et en gommant les lacunes tarifaires qui pénalisent la démarche commerciale et rendent la destination encore moins attractive pour la distribution, que la destination sera en mesure de développer des marchés nouveaux et rentables.

Pour le tour-opérateur ou l'agence de voyages :

- le positionnement balnéaire est difficile à vendre, car il est moins performant que les autres destinations îliennes ;
- le positionnement nature et culture : l'information est éparpillée et la mise en tourisme des activités inexistante ;
- l'identification de produits phares est impossible, car aucun produit touristique réunionnais n'est mondialement connu, comme peut l'être un safari en Tanzanie ou un palace de l'île Maurice.

Conclusion

La Réunion, c'est :

- une réalité composite : plusieurs pôles, mais aucune dimension émergente. C'est du « bleu » autour du « vert », deux notions trop immatérielles, ce qui explique en partie la difficulté de positionnement rencontrée par ceux qui ont la charge de la promouvoir ;
- des attraits naturels et culturels confidentiels, souvent connus des seuls Réunionnais, qui souffrent, comme l'événementiel, de l'éparpillement de l'information et n'ont, en l'état, aucune chance d'être le déclencheur d'un voyage à la Réunion ;
- une absence de mise en tourisme de ses ressources : pour créer de nouveaux produits touristiques culturels, en s'adossant notamment aux agences réceptives et aux offices de tourisme, il s'agit aussi de créer des liens commerciaux organisés entre les différents segments (nature, culture, vie sociale) et d'imaginer les voies et moyens de mettre le touriste dans des activités participatives dont certaines devront être professionnalisées.

Un constat sévère mais des opportunités réelles

- **En s'appuyant sur les atouts et les opportunités**, la filière touristique réunionnaise tient son destin en main. D'une faiblesse conjoncturelle et structurelle, elle peut faire une force et prendre de l'avance sur le marché touristique mondial.
- La priorité accordée à la qualité est l'occasion de répondre à cet enjeu économique par la création d'emplois la plus forte possible et la valeur ajoutée marchande la plus importante. Par ailleurs, elle est un argument pour séduire des investisseurs ou des gestionnaires internationaux à potentiel élevé, disposant de signatures de référence (qualité, image, notoriété) et implanter des concepts commerciaux innovants qui pourront être ensuite déclinés sur le territoire.
- Une destination construite sur la clientèle haut de gamme élève le niveau de l'ensemble des structures et des prestations au bénéfice de tous les acteurs. Cette démarche créera un support touristique attractif pour la clientèle affinitaire et intérieure, diffusera par capillarité des activités complémentaires (gîtes ruraux, chambres d'hôtes, artisanat, etc.) ainsi que des compétences nouvelles (informatique, activités de services) et stimulera l'élan entrepreneurial réunionnais endogène (création d'entreprises touristiques).
- La restructuration de cette offre touristique s'opère autour de trois variables majeures : l'aérien, l'hébergement (hôtellerie et para-hôtellerie) et les produits touristiques, en intégrant la distribution et la commercialisation. Elle doit s'édifier sur un positionnement et une identité affirmés de l'île au cœur de l'Océan Indien, condition de la création de produits touristiques crédibles et apportant une force de vente à la distribution.

Cette approche permet de définir et d'engager les actions de plan de relance du tourisme à la Réunion dans son volet de restructuration de l'offre.

B. Les propositions

Le plan d'actions, sous forme de fiches, constitue une première mise en oeuvre du Schéma d'Aménagement et de Développement Touristique régional. Les fiches veulent apporter une réponse aux lacunes révélées par le constat, en valorisant un potentiel très riche et en exploitant les opportunités pour le développer. Leurs propositions seront à confirmer ou à amender au fur et à mesure de la production.

(...)

Fiche 1 - Renforcer le transport aérien

Objectifs

- **Donner accès à l'offre** pour stimuler la demande touristique dans les périodes de pointe du trafic affinitaire.
- **Ouvrir la Réunion** sur les marchés européens, à commencer par l'Allemagne et renforcer les dessertes par une plus forte coordination entre les compagnies, en jouant les hubs de Roissy et de Maurice.
- **Favoriser la fluidité de l'offre** entre Réunion et Maurice pour jouer le combiné.
- **Renforcer la desserte régionale** de Saint-Denis pour créer une deuxième porte d'entrée de l'Océan Indien, complémentaire de Maurice.
- **Jouer la Porte du Sud.**

Démarche

- **Permettre la garantie de l'engagement** : il s'agit d'abord de créer des conditions d'engagement pour les opérateurs de et vers l'île de la Réunion pour :

- obtenir des conditions tarifaires inférieures à l'existant et remettre la Réunion sur des niveaux tarifaires compétitifs ;
- garantir l'accès à la Réunion dans les périodes de pointe du trafic affinitaire.

Pour cela, il est nécessaire de répartir entre les acteurs le risque de garantie de la recette requis par les compagnies. Dans le cas contraire, celles-ci continueront à favoriser l'accès à des clientèles autres (affaires et affinitaire).

- **Faire fonctionner les partenariats en permettant** :

- à Air Austral, qui dessert la Réunion au départ de CDG, d'utiliser la pompe à trafic du hub et l'amener à nouer davantage de partenariats dans l'Océan Indien pour desservir l'Europe en direct ou l'Asie, en s'appuyant sur des gateways voisins (Maurice, Antananarive) ;
- par la remise à plat de la desserte inter-îles, de stimuler le trafic touristique, de maîtriser le coût de production au siège et ainsi d'abaisser les tarifs en jouant sur les volumes, les capacités des avions et une optimisation de leur utilisation.

- **Intensifier la desserte inter-îles pour** :

- permettre à Air Austral et Air Mauritius, grâce à cette remise à plat, de retrouver des marges de manœuvre pour innover en matière de desserte et de service (horaires adaptés, fluidité par la création d'une navette, procédures simplifiées) et d'alimenter leurs vols long-courriers sur les deux marchés ;
- développer les combinés aériens en donnant accès à toutes les compagnies au segment Réunion-Maurice.

- **Mettre la porte du Sud au service du tourisme** : développer Pierrefonds sur le segment du transport de proximité pour donner un accès rapide aux destinations les plus touristiques de l'île. Pour cela, le transport point à point concerné doit s'appuyer sur une demande en fort développement, stimulée par une combinaison de trafic (séjours combinés, excursion de 1 à 2 jours sur l'autre île, tourisme import de l'Océan Indien, tourisme export vers l'Océan Indien, accès au hub régional de Plaisance). Pour atteindre ce point, il faut des opérateurs aériens motivés auxquels on permette une montée en puissance progressive.

Prochaines étapes

- 1. Réaliser une étude pilotée par ODIT France de flux de trafic touristique, notamment sur la desserte régionale de l'Océan Indien**, en prenant en compte l'effet des mesures du plan de relance, pour évaluer sur la base de deux scénarios de dessertes, les volumes par marché émetteurs, la répartition potentielle du marché par compagnie (Air Austral, Air France, Air Mauritius, Corsair, autres), les tarifs cibles et leurs conditions d'accès, la saisonnalité (premier semestre 2007).
- 2. Définir un système de garantie** (bourse, mutualisation, rétrocession...) pour permettre l'engagement des professionnels envers les compagnies (premier trimestre 2007).
- 3. Proposer l'accompagnement d'Air Austral** pour la remise en place d'accords inter-compagnies, en vue de développer les marchés touristiques européens (calendrier à définir avec les compagnies).
- 4. Approfondir la desserte touristique de l'Allemagne** en s'appuyant sur les initiatives de toutes les compagnies (calendrier à définir avec les compagnies).
- 5. Etudier le positionnement de l'aéroport de Pierrefonds** pour tenir le rôle d'aéroport touristique régional (premier trimestre 2007).

Apports d'ODIT France

- **Piloter l'étude de trafic** (premier semestre 2007).
- **Accompagner Air Austral** (à voir avec la compagnie).
- **Définir un système de garantie** (premier semestre 2007).
- **Réaliser une étude de positionnement touristique de Pierrefonds** (en fonction des résultats de l'étude trafic).

(...)

Annexe 6. Glossaire des acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
CCIR	Chambre de commerce et d'industrie de La Réunion
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DOCUP	Document unique de programmation
DOM	Département d'outre-mer
FEDER	Fonds européen de développement des régions
LOPOM	Loi de programme pour le développement économique et la promotion de l'excellence outre-mer
SMP	Syndicat mixte de Pierrefonds
ULM	Ultra-léger motorisé
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAD	Zone d'aménagement différé
ZFGA	Zone franche globale d'activité