



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Etude de la desserte aérienne de Saint-Pierre-et-Miquelon

Rapport n° 010706-01
établi par

Jacques Le Guillou et Pierre Caussade

Décembre 2016



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Sommaire

Résumé.....	3
Liste des recommandations.....	5
Introduction.....	6
1. Saint-Pierre-et-Miquelon et sa desserte aérienne.....	7
1.1. Un territoire français d'Amérique du Nord, encerclé par le Canada.....	7
1.2. Un marché du transport aérien qui stagne.....	8
1.3. Un réseau de lignes qui assure le désenclavement de l'archipel.....	10
1.4. Le trafic passagers vers la métropole.....	12
1.4.1. <i>La typologie des passagers</i>	12
1.4.2. <i>La variété des itinéraires utilisés</i>	13
1.4.3. <i>Le dénombrement des passagers vers la métropole</i>	14
2. La compagnie aérienne Air Saint-Pierre : fiable, ponctuelle, mais chère.....	16
2.1. La société Air Saint-Pierre.....	16
2.2. Un opérateur dont l'activité est entièrement subventionnée.....	17
2.2.1. <i>La convention de délégation de service public pour la desserte internationale</i>	17
2.2.2. <i>La subvention de la desserte inter-îles par la collectivité territoriale</i>	18
2.3. Analyse économique des lignes internationales sous DSP.....	18
2.4. Analyse des coûts d'Air Saint-Pierre : un exercice difficile.....	19
3. Comment répondre à la demande des Saint-Pierrais d'amélioration de la desserte aérienne de l'archipel ?.....	21
3.1. Quelles sont les attentes des Saint-Pierrais ?.....	21
3.2. Quels scénarios possibles pour répondre à ces attentes ?.....	24
3.2.1. <i>Les différents scénarios en termes d'itinéraires</i>	24
3.2.2. <i>Les différents scénarios en termes de fréquence</i>	25
3.2.3. <i>L'organisation à privilégier en termes d'acteurs</i>	25
3.3. Quelles contraintes techniques à prendre en compte ?.....	26
3.3.1. <i>Sur le plan opérationnel</i>	26
3.3.2. <i>Sur le plan des infrastructures aéroportuaires</i>	26
4. Simulation financière des scénarios « vols directs ».....	28
5. Un scénario gagnant – gagnant pour le « vol direct » ?.....	30
5.1. Dans quel cadre juridique ?.....	30
5.2. Avec quel acteur ?.....	30
5.3. Au bénéfice de qui ?.....	31
Conclusion.....	32
Annexes.....	33

1. Lettre de commande.....	34
2. Carte de l'aéroport.....	36
3. Liste des personnes rencontrées.....	37
4. Glossaire des sigles et acronymes.....	41

Résumé

Avec une population de 6 500 habitants et une superficie de 250 km², Saint-Pierre-et-Miquelon est le plus petit territoire d'outremer français. Distant de Paris de seulement 4 200 km, il est également le plus proche de la métropole.

L'archipel est entouré par les provinces maritimes du Canada (Terre-Neuve-et-Labrador, Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick). Il est distant de 1 200 km de Montréal, dont l'aéroport est le seul de cette partie du Canada à être relié quotidiennement à Paris.

Seule la compagnie Air Saint Pierre, basée sur l'aéroport de Saint-Pierre, assure le désenclavement de l'archipel, grâce à un réseau opéré par un ATR 42 de 46 places, à destination régulière de St.John's, d'Halifax et de Montréal, auquel s'ajoutent des liaisons inter-îles entre Saint-Pierre et Miquelon opérées en Cessna de 8 places.

L'étroitesse du marché (36 000 passagers par an environ) et la faible utilisation de l'ATR 42 (1 300 heures de vol par an) contribuent à un déficit d'exploitation chronique qui est couvert par une subvention de l'État, dans le cadre d'une convention de délégation de service public (DSP), à hauteur de 12,3 millions d'euros sur 5 ans (2013 – 2017).

Les performances opérationnelles d'Air Saint-Pierre, en termes de régularité, sont unanimement saluées par les habitants de l'archipel, performance d'autant plus remarquable que les conditions météorologiques sur l'aéroport de Saint-Pierre sont souvent dégradées (neige, brouillard, vent traversier).

En revanche, les liaisons avec Paris sont considérées, non sans fondement, comme « trop compliquées, trop longues et trop chères » :

- trop compliquées, car nécessitant une ou deux correspondances au Canada ;
- trop longues : 13 heures minimum, parfois bien davantage ;
- trop chères : 1 200 à 1 500 euros aller-retour, en classe économique, malgré une subvention publique de l'ordre de 120 euros par passager transporté.

Les tarifs des lignes de désenclavement vers les provinces canadiennes sont également jugés trop élevés.

À ces difficultés, se rajoute depuis peu l'exigence des autorités canadiennes à se doter d'un visa pour être autorisé à transiter par un aéroport de leur territoire.

Dans ce contexte, le scénario d'un vol direct, qui apparaît attractif, a été étudié en détail.

Ce vol direct est techniquement possible, avec un avion moyen courrier de type Airbus 320 ou Boeing 737 de nouvelle génération, malgré quelques contraintes opérationnelles pouvant avoir un impact sur la régularité de la ligne et sur la capacité d'emport de fret.

L'enjeu économique du « vol direct » est lié au nombre de fréquences opérées. Trois hypothèses ont été étudiées : 8 vols (un vol hebdomadaire pendant la pointe d'été),

40 vols (un vol hebdomadaire hors période hivernale), 52 vols (un vol hebdomadaire tout au long de l'année).

Mais l'enjeu économique est aussi lié aux coûts de la compagnie Air Saint-Pierre. Ils sont jugés élevés par rapport à ceux d'autres compagnies, même après prise en compte des contraintes spécifiques du réseau et du besoin de désenclavement de l'archipel.

Le rapport se conclut par une proposition de scénario gagnant-gagnant pour améliorer la desserte de l'archipel.

Si les pouvoirs publics décident de donner une suite favorable aux attentes de la population de l'archipel, les conditions de mises en œuvre de « vols directs » devraient être définies à l'occasion de la négociation à venir de la nouvelle convention de délégation de service public, appelée à couvrir la période 2018-2022.

Cette nouvelle convention pourrait regrouper la desserte du réseau international actuel et la desserte de la métropole, et prévoir le lancement de vols directs, à titre expérimental, sur la base de 8 vols pendant la pointe estivale 2018, ce nombre de fréquences étant susceptible d'évoluer les années suivantes.

Selon le nombre de vols directs par an qui pourrait être décidé, l'augmentation du déficit annuel par rapport à la situation actuelle varierait de 220 000 € pour 8 vols en période estivale, à 2 500 000 € pour 400 vols (un vol hebdomadaire hors période hivernale).

Sans préjudice du résultat de l'appel d'offres de renouvellement de la « délégation de service public », l'organisation proposée est celle dans lequel la compagnie Air Saint-Pierre reste au cœur du dispositif opérationnel et commercial, en ayant recours à l'affrètement d'une compagnie tierce apte à opérer des vols transatlantiques, et dans lequel elle serait appelée à participer au financement par une remise à plat de sa structure de coûts.

Comment ?

Via un plan de performance 2018-2022 qui porterait sur l'ensemble des processus techniques et commerciaux, ainsi que sur l'ensemble des contrats avec les fournisseurs. Ce plan devrait être acté dans la convention de DSP, et son suivi effectué sur une base annuelle.

Au bénéfice de qui ?

Au bénéfice de l'archipel et de ses habitants, les économies engendrées pouvant être réinvesties de deux façons possibles :

- réduire les tarifs des vols internationaux vers le Canada
- augmenter le nombre de vols directs opérés.

Liste des recommandations

Pages

Pour résoudre la question du visa (Autorisation de Voyage Électronique) imposé désormais par les autorités canadiennes et assurer une réelle continuité territoriale, seul le scénario « vol direct » doit être retenu parmi les différents scénarios alternatifs étudiés. 25

Sans préjudice du résultat de l'appel d'offres pour le renouvellement de la DSP, la compagnie Air Saint-Pierre devrait rester au cœur de l'évolution de la desserte aérienne et assurer des vols directs vers la métropole en ayant recours à l'affrètement d'une compagnie tierce. 25

Pour assurer l'évolution de la desserte aérienne, la compagnie Air Saint-Pierre, dans l'hypothèse où elle serait retenue à l'issue de l'appel d'offres de renouvellement de la DSP, devrait mettre en œuvre un « Plan de performance », afin de réduire ses coûts et moderniser son fonctionnement. 31

À l'occasion de la négociation de la nouvelle convention de délégation de service public (2018-2022), obtenir des économies pour financer les deux aspirations principales des Saint-Pierrais – baisse des tarifs et création d'une ligne directe vers la métropole – et à titre expérimental mettre en œuvre 8 vols directs pendant la période estivale 2018. 31

Introduction

À la suite de l'instauration d'un visa exigé par les autorités canadiennes pour transiter par les aéroports de leur territoire, les habitants de Saint-Pierre-et-Miquelon ont adressé une pétition au Président de la République demandant une liaison aérienne directe entre leur archipel et la métropole.

Dans ce contexte, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable de réaliser une étude sur la desserte aérienne de l'archipel et sur ses évolutions possibles, tout en préservant l'équilibre économique de la compagnie locale Air Saint-Pierre. Celle-ci assure les liaisons avec les provinces canadiennes qui l'entourent, dans le cadre d'une convention de délégation de service public et d'une subvention d'équilibre.

Outre l'assistance reçue de la part des différents services de l'État concernés, cette étude s'est largement appuyée sur les nombreux entretiens tenus dans l'archipel avec des responsables politiques, économiques, administratifs et syndicaux. Ainsi plus de 80 personnes ont été rencontrées, dont une délégation des signataires de la pétition et des échanges approfondis ont eu lieu avec la compagnie Air Saint-Pierre dans d'excellentes conditions.

L'appréciation unanime des Saint-Pierrais peut se résumer ainsi : la liaison aérienne avec la métropole est « trop compliquée, trop longue et trop chère » !

Ce rapport tente donc de répondre à cette question : comment créer une liaison directe avec la métropole et comment baisser le prix des billets d'avion ?

La mission s'est intéressée au contexte géographique et économique du réseau exploité par Air Saint-Pierre. Elle souligne sa fiabilité opérationnelle, mais relève la cherté de ses coûts.

1. Saint-Pierre-et-Miquelon et sa desserte aérienne

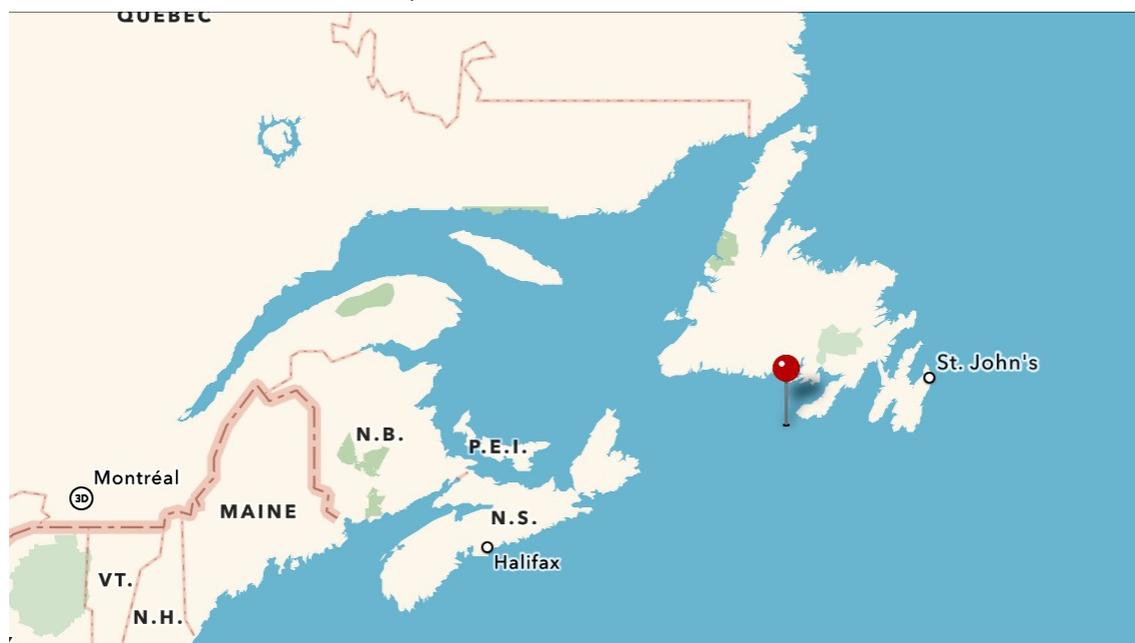
1.1. Un territoire français d'Amérique du Nord, encerclé par le Canada

L'archipel est constitué de deux îles, Saint-Pierre et Miquelon. Avec une population de 6 500 habitants et une superficie de 250 km², Saint-Pierre-et-Miquelon est le plus petit territoire d'outremer français. Distant de Paris de 4 200 km, il est également le plus proche de la métropole.

Comparaison avec les principaux départements d'outremer

	Superficie (km ²)	habitants	distance de Paris (km)
SPM	250	6 500	4200
Guadeloupe	1 430	400 000	6 700
Guyane	83 500	250 000	7 080
Martinique	1 130	385 000	6 860
Réunion	2 500	850 000	9 375

L'archipel, situé à la même latitude que Nantes, est entouré – « encerclé » disent certains – par les provinces maritimes du Canada (Terre-Neuve-et-Labrador, Nouvelle Écosse et Nouveau-Brunswick).



L'archipel est repéré par l'épingle rouge, à côté de Terre-Neuve.

N.S. = New-Scotland – N.B. = New-Brunswick

1.2. Un marché du transport aérien qui stagne

La première donnée de l'archipel à prendre en compte est démographique. Le nombre d'habitants vivant sur les deux îles est de 6 286¹. La population stagne, et a même une légère tendance à la baisse de 0,7 % depuis 2006. Il est probable qu'à l'avenir la population diminue encore, sous l'effet du vieillissement et de l'établissement en métropole de jeunes après leurs études, en raison du peu de débouchés professionnels dans l'archipel.

Une population aussi petite conduit à un marché très limité de transport aérien. Pourtant les Saint-Pierrais prennent souvent l'avion, de l'ordre de 3 fois par an, contre seulement un peu moins d'une fois pour les métropolitains. Cette fréquence s'explique surtout par l'insularité. Les possibilités d'accroître le trafic sont faibles, comme le montre la grande stabilité du trafic de l'archipel sur une longue période.

Ce constat peut expliquer que des compagnies canadiennes, après quelques tentatives d'installation à Saint-Pierre, ont renoncé à desservir l'archipel. De plus, comme il s'agissait pour elles d'une escale périphérique, la tendance normale de ces compagnies était de sacrifier cette étape vers l'archipel en cas d'irrégularités.

La régularité étant un atout essentiel, elle explique le fait qu'Air Saint-Pierre, compagnie Saint-Pierraise et basée à Saint-Pierre, soit plébiscitée par toute la population, malgré sa situation monopolistique.

La desserte aérienne dépend aussi des perspectives économiques. L'économie de Saint-Pierre-et-Miquelon a très peu recours au transport aérien. La pêche industrielle intensive et les différends entre la France et le Canada ont conduit à un moratoire de la pêche à la morue et à des quotas fixés par l'accord bilatéral de 1994. La faiblesse de ces autorisations et la raréfaction de la morue ont conduit à une remise en cause de cette filière économique exclusive de l'archipel. Depuis 20 ans, les activités marchandes ont été progressivement remplacées par la commande publique et une augmentation des emplois publics (1351 emplois publics soit 58 % de la population active – donnée IEDOM 2015) . Les dotations publiques de l'État sont estimées à 88 M€ par la préfecture.

En comparaison avec les autres territoires ultra-marins, le PIB par habitant est nettement supérieur à Saint-Pierre-et-Miquelon.

DOM – TOM	PIB (M€)	Habitants	PIB / habitant
Martinique	8 352	385 551	21 662 €
Guadeloupe	8 246	402 119	20 427 €
Guyane	4 016	244 118	16 210 €
La Réunion	17 013	835 103	20 198 €
SPM	172	6057	28 327 €

Source : Insee, ledom, lsee, lspf

M€ = millions d'euros

¹ chiffre préfecture du 01/01/2016

Aujourd'hui, la structure des échanges commerciaux est déséquilibrée. L'importation représente 84 M€ (produits manufacturés 51 %, produits alimentaires 21 %, produits pétroliers 20 %, autres 8 %), alors que les exportations ne sont en valeur que de 0,4 M€.

L'essentiel des échanges se fait par voie maritime.

S'agissant de fret aérien, le seul secteur qui pourrait susciter un petit marché transatlantique vers Paris est celui de la pêche et de l'aquaculture de homards ou de coquilles Saint-Jacques, produits à haute valeur ajoutée qui supporteraient le coût du transport en avion estimé par les professionnels de l'import-export à 12€ le kilo. Ainsi un kilo de homard vendu à 8€ à Saint-Pierre pourrait être vendu sur les étals de Rungis à 20€ (hors marge).

Dans le sens retour vers Saint-Pierre, les produits frais comme les légumes ou les produits laitiers comme les yaourts seraient vendus à des prix prohibitifs, et donc ne peuvent justifier des flux réguliers. Les professionnels rencontrés estiment que le maximum tolérable de surcoût par la population sur ces produits serait de 2,5 € le kilo, ce qui exclut de les faire venir par voie aérienne.

Pour le fret régional avec le Canada, la Poste représente en poids 57 % du fret total. Le service étant lent et erratique, il est très critiqué, notamment par les artisans qui doivent accepter des délais d'acheminement très longs, de 8 jours à quelques semaines, alors que partout ailleurs, les pièces peuvent être livrées en messagerie Express en deux ou trois jours.

Une utilisation pragmatique de la cabine :



Sacs de courrier transportés sur des sièges en cabine, entre Halifax et Saint Pierre.

Pétrole, voyages familiaux et tourisme peuvent-ils être des secteurs susceptibles de stimuler le trafic aérien ?

Concernant la présence éventuelle de gisements dans la zone économique exclusive, si elle se concrétise un jour, l'effet sera économique, mais générera peu de trafic aérien sauf si une plate-forme était desservie par hélicoptère depuis l'aéroport de Saint-Pierre.

Les familles de la diaspora ou des fonctionnaires en poste pourraient voyager plus facilement si l'accès à l'archipel devenait plus aisé, tout comme le tourisme. Les atouts sont connus : une nature préservée, une faune et une flore superbes.

L'espoir de développer l'attractivité touristique de Saint-Pierre est largement partagée. Les initiatives prises récemment le montrent : la collectivité territoriale a décidé de se doter de deux ferries, qui relieront l'archipel à Terre-Neuve. Ces ferries n'auront pas d'impact pour le transport aérien, mais peuvent créer un flux de touristes entre Fortune à Terre-Neuve et l'archipel.

De même, les annonces du Premier ministre, lors de son passage le 15 octobre dernier, sur les investissements portuaires, qui faciliteront l'accueil de bateaux de croisiéristes sont des leviers pour le développement du tourisme. Si, comme l'envisage le président de la compagnie Le Ponant, le départ des bateaux de croisière se fait depuis Saint-Pierre, cela pourrait créer une demande de transport aérien transatlantique pour acheminer les passagers.

En résumé :

Les données démographiques et économiques montrent que le marché du transport aérien a peu de chances de se développer, si ce n'est par le tourisme.

Il faut souligner l'effort en cours des Saint-Pierrais pour « vendre » l'archipel, « petit bout de France en Amérique ». Toutefois les incitations à créer une ligne directe avec la métropole sont économiquement faibles voire inexistantes, et ne peuvent être envisagées qu'avec des financements complémentaires relevant plus de la continuité territoriale que de l'économie.

1.3. Un réseau de lignes qui assure le désenclavement de l'archipel

L'archipel est isolé au nord de l'Amérique et entouré de territoires canadiens. Les lignes aériennes permettent le désenclavement. La compagnie Air Saint-Pierre est la seule à opérer sur le territoire, et c'est le seul moyen de quitter l'île par voie aérienne.

À noter que l'aéroport, équipé d'aides à atterrissage et de balisage lumineux permettant les opérations tous temps, est au meilleur standard de l'industrie.

Les vols internationaux entre Saint Pierre et le Canada :

Toutes les lignes internationales sont couvertes par une convention de délégation de service public (DSP) afin de garantir la satisfaction des besoins essentiels de la population : évacuations sanitaires, affaires et voyages privés.

Les lignes relient Saint-Pierre à Halifax (3 vols par semaine), à Montréal (1 vol par semaine complété par un 2e vol hebdomadaire d'avril à octobre) et à St-John's (3 vols par semaine) selon le programme hebdomadaire suivant :

Lundi : Halifax

Mardi : Montréal en saison d'été

Mercredi : St-John's et Halifax,

Jeudi : pas de vols

Vendredi : Halifax et St-John's

Samedi : Montréal

Dimanche : St-John's

Cinq à six jours par semaine, Air Saint-Pierre opère donc des vols qui permettent de quitter l'archipel à destination du Canada.

Outre ce programme, sont opérés 2 vols hebdomadaires sur Sydney (Nouvelle-Écosse) pendant sept semaines l'été.

Les vols inter-îles entre Saint-Pierre et Miquelon :

ASP dessert Miquelon deux fois par jour, lorsque les conditions météorologiques le permettent², avec un avion Cessna de huit places. En cas d'urgence, ce Cessna assure également les évacuations sanitaires vers les hôpitaux de St-John's ou Moncton.

Les liaisons avec la métropole :

Le trafic de passagers entre Saint-Pierre et la métropole empruntent les voies suivantes :

a/ via Montréal, en correspondance avec les vols Air France de et vers Paris, mais également avec les vols d'autres compagnies : Air Canada et, en été, Corsair, Air Transat³ ;

b/ via Halifax, en correspondance avec un vol Air Canada pour rejoindre Montréal, puis une nouvelle correspondance vers Paris ;

c/ via Halifax, en correspondance avec les vols de la compagnie française ASL Airlines (9 vols Halifax – Dublin – Paris, pendant l'été 2016), mais aussi avec d'autres compagnies via Londres, puis une nouvelle correspondance vers la France ;

d/ via St-John's, en correspondance avec des vols pour Londres, puis une nouvelle correspondance vers la France.

Dans tous les cas, le premier tronçon de Saint-Pierre vers l'une des trois villes canadiennes est opéré par Air Saint-Pierre en ATR 42.

² Les conditions d'atterrissage à l'aéroport de Miquelon sont plus contraintes que celles à l'aéroport de Saint-Pierre, à cause de l'étroitesse de la piste qui entraîne des limites de vent traversier particulières.

³ Ces 4 compagnies assurent jusqu'à 8 vols gros porteurs par jour, en période estivale.

Une exception à la marge : l'accès à l'aéroport de St.John's peut se faire par bateau (liaison avec Fortune, port de Terre Neuve le plus proche de l'archipel) puis par la route (4 heures de trajet environ).

En conclusion, l'archipel est bien désenclavé par la desserte aérienne assurée par la compagnie Air Saint-Pierre, mais le lien avec la métropole nécessite aujourd'hui de passer par le Canada et d'y faire une ou deux escales.

1.4. Le trafic passagers vers la métropole

1.4.1. La typologie des passagers

Quelle est la typologie des passagers à destination de la France métropolitaine ?

Il se dégage trois natures de besoins : les besoins de santé (le mieux connu), les besoins des administrations et les autres besoins (déplacement pour motifs privés, d'affaires ou de tourisme).

Les besoins de santé :

La Caisse de prévention sociale (CPS) comptabilise pour la destination France 274 évacuations sanitaires (EVASAN) et 181 accompagnateurs, auxquels s'ajoutent 10 personnels médicaux, soit au total 460 aller-retours vers la métropole en 2015. De plus, pour les spécialités qui ne sont pas présentes sur le plateau technique de l'hôpital de Saint-Pierre, 200 praticiens viennent de centres français pour des consultations sur l'archipel. Pour le domaine médical, cela fait 660 aller-retours, donc 1 320 vols environ donc près de 15 % des vols à destination de Paris. À l'évidence, des vols directs seraient plus confortables pour les malades et leurs accompagnants.

Les besoins des administrations :

Cette deuxième catégorie concerne les voyages payés par des fonds publics (services de l'État, de la CPS, de la collectivité territoriale, etc.) et les missions venant de France. A Saint-Pierre, plus de la moitié de la population active travaille pour les administrations publiques. On peut estimer à 1 400 les allers-retours faits soit par des agents en poste sur l'archipel soit des missions venues de métropole. Il faut également ajouter les congés bonifiés qui permettent aux fonctionnaires vivant en métropole de revenir périodiquement sur l'archipel. Cela fait donc de l'ordre de 2800 vols.

Les autres besoins (privés, affaires, tourisme) :

Cette catégorie, moins bien connue, correspond aux voyages privés des familles de l'archipel ou de parents venant de métropole et, pour une faible part, des touristes. L'estimation se fait par déduction des deux précédentes catégories de l'ordre de 4800 vols soit 2400 allers et retours.

Les deux premiers groupes ont leurs billets achetés par leurs organismes de rattachement les autres achètent leurs billets sur leurs propres deniers.

C'est ainsi que la grande majorité des premières catégories prennent le vol « direct » via Montréal et Air France dont les prix sont sensiblement plus chers que les autres voies : pour les classes tarifaires optimales de 1 280 € à 1 429 € selon les saisons. En

revanche, la dernière catégorie optimise les trajets par Halifax, Montréal, St.John's voire Toronto afin de gagner quelques centaines d'euros par trajet aller-retour. Toutes les personnes rencontrées le disent, les vols vers la France sont onéreux et ce en raison de la première étape incontournable sur un vol d'Air Saint-Pierre.

Répartition des passagers selon le motif du voyage

Motif du voyage	Nombre de coupons	Pourcentage
Besoins de santé	1 320	15 %
Besoins des administrations	2 800	31 %
Autres (privés, affaires, tourisme)	4 800	54 %
Total	8 920	100 %

1.4.2. La variété des itinéraires utilisés

Les statistiques d'Air Saint-Pierre permettent de connaître avec précision tous les passagers qui quittent l'archipel vers l'une des destinations canadiennes desservies. En revanche, il est difficile de tracer parmi ces passagers ceux qui poursuivent vers la métropole en prenant ensuite une autre compagnie aérienne. En effet, les passagers utilisant les vols de la compagnie locale ne sont pas dans l'obligation d'indiquer la suite de leurs parcours.

Le seul flux bien connu est celui de la correspondance assurée par Air France entre Montréal et Paris après la première étape « directe » opérée par Air Saint-Pierre.

Les possibilités de rejoindre la France sont assez nombreuses et les Saint-Pierrais ne se privent pas d'optimiser leurs trajets en utilisant les sites internet des compagnies :

- Saint-Pierre – Montréal – Paris qui peut être opéré sur le deuxième segment par plusieurs compagnies, notamment Air France, Air Canada, Air Transat, Corsair.

Ces compagnies aériennes présentes à Montréal proposent de nombreux vols vers Paris⁴. Les chiffres donnés par Air France sur la période de septembre 2015 à août 2016 sont de 3 800 coupons de vol vendus, soit 1 900 passagers aller-retour, en transit à Montréal de et vers Saint-Pierre.

- Saint-Pierre – Halifax – Montréal – Paris, le deuxième tronçon Halifax – Montréal étant opéré par Air Canada.

Ce trajet à deux correspondances est une nécessité lorsque les passagers veulent voyager les cinq ou six jours où il n'y a pas de vol direct vers Montréal. En effet, Halifax est desservi trois fois par semaine contre une seule fois pour Montréal, avec une deuxième possibilité en été. Enfin, les réservations se faisant parfois très longtemps à l'avance, le vol Halifax offre une possibilité supplémentaire lorsque les vols sont déjà complets sur Saint-Pierre – Montréal.

⁴En pointe été, huit vols de gros porteurs vers Paris par jour.

- Saint-Pierre – Halifax – Dublin – Paris, opéré par la compagnie française ASL Airlines pendant les mois d'été. C'est le vol le moins cher actuellement.

- Saint-Pierre – St.John's – Londres – Paris ou d'autres villes en France, trajet pouvant être financièrement intéressant, car les tarifs vers Londres bénéficient de la concurrence entre Westjet et Air Canada.

1.4.3. Le dénombrement des passagers vers la métropole

Le dénombrement est un exercice difficile. Au regard de la stabilité du marché Saint-Pierrais sur une longue période, il est possible d'utiliser les chiffres de l'étude EAC de 2002. Le nombre de passagers en transit vers la métropole était estimé à 6 282 coupons. 31 % des passagers d'Halifax, 75 % de ceux de Montréal et 14 % de ceux de St.John's continuaient vers la France.

Depuis le trafic vers la métropole a augmenté pour deux raisons :

- l'ajout en 2016 par Air Saint-Pierre d'un vol hebdomadaire vers Halifax pour assurer la correspondance des vols d'ASL Airlines vers la France. Cette offre a certainement contribué à créer un trafic induit en raison de l'attractivité des tarifs. Les données d'ASP montrent que 62 % des passagers de cette nouvelle ligne estivale étaient en correspondance pour ASL Airlines. On peut donc estimer le nouveau pourcentage de transit via Halifax à 40 %, sachant que de nombreux autres passagers font la double correspondance Halifax-Montréal pour aller à Paris.

- l'ajout d'un vol hebdomadaire le mardi sur Montréal, la demande étant plus forte les semaines d'été. L'estimation actuelle d'Air Saint-Pierre est que 65 % de ses passagers sont en transit vers Paris.

Deux autres sources donnent une indication intéressante :

L'étude d'octobre 2016 d'Aviation Strategy International demandée par la CACIMA⁵ prend les hypothèses suivantes. De l'ordre de 3 500 à 4 000 passagers en correspondance à Montréal vers Paris et, sur les 7 600 qui ont une correspondance à Halifax de l'ordre de 3 000 iraient ensuite en France. À cela il faut ajouter ceux qui transitent par St.John's, environ 1 200. Cela ferait une estimation récente de l'ordre de 8 500 passagers vers la métropole.

Enfin, la sous-direction des études et statistiques de la DGAC propose une estimation légèrement plus optimiste du trafic sur le flux Saint-Pierre – métropole, en se montrant réservée sur la fiabilité des données disponibles.

⁵Chambre d'Agriculture, de Commerce, d'Industrie, des Métiers et de l'Artisanat de Saint-Pierre-et-Miquelon

Compte-tenu des différentes études et hypothèses, nous retenons les pourcentages du tableau suivant :

Destinations au départ de Saint-Pierre	Passagers 2015	% des passagers en transit vers la métropole sur chacune de ces lignes	Passagers en correspondance
Halifax	9 461	40 %	3 784
Montréal	5 653	65 %	3 674
St.John's	9 983	14 %	1 397
Total	25 097	-	8 855

Soit un total de 8 855 passagers, qui proviennent respectivement à 43 % (3 784 / 8 855) de Halifax, 41 % de Montréal et 16 % de St.John's.

Pour la suite de ce rapport, avec les limites des approximations faites, on retiendra la valeur de 9 000, comme nombre de passagers annuel à destination de la France métropolitaine, tous itinéraires confondus. Il est important de rappeler que pour une compagnie aérienne, un passager correspond à un trajet.

Le tableau fait apparaître qu'un nombre équivalent de passagers passent par Halifax et Montréal pour se rendre en métropole et qu'un nombre plus faible passe par St.John's.

2. La compagnie aérienne Air Saint-Pierre : fiable, ponctuelle, mais chère

2.1. La société Air Saint-Pierre

La compagnie Air Saint-Pierre (ASP) créée en 1964 a d'abord exploité son réseau en partenariat avec des compagnies canadiennes. En janvier 2012, M. Rémy Briand, président de la société pendant plus de quarante ans, cède la place à son neveu, M. Benoît Olano, maintenant ainsi le désenclavement aérien de l'archipel entre les mains d'une entreprise Saint-Pierraise.

Aujourd'hui, la desserte aérienne de l'archipel est assurée en totalité par Air Saint-Pierre, en situation de monopole depuis 1996. En termes de continuité territoriale, la seule autre voie de sortie du territoire se fait par bateau jusqu'au port le plus proche de Terre-Neuve, Fortune.

Air Saint-Pierre SAS a son siège social à Saint-Pierre. Son capital de 30 000 € est détenu à 94 % par la société SPM Aéro services, dont M. Benoît Olano est actionnaire majoritaire, le solde étant détenu par deux autres personnes physiques.

La flotte se compose d'un ATR 42-500 loué à la société d'économie mixte des îles (SAEMI), qui pourrait être racheté d'ici décembre 2016, et d'un Cessna F-406. L'ATR est dédié aux liaisons internationales, et le Cessna à la liaison entre Saint-Pierre et Miquelon et aux vols d'évacuation sanitaire (EVASAN).

Air Saint-Pierre emploie 41 personnes :

34 personnes à Saint-Pierre : 11 personnels navigants, dont 8 pilotes et 3 personnels navigants commerciaux, 10 personnels techniques de maintenance, 9 personnels d'exploitation et quatre personnes pour les services administratifs.

7 personnes au Canada : 1 chef d'escale à Halifax et à St.John's, ainsi que 5 agents de comptoir.

Air Saint-Pierre bénéficie d'une convention de « délégation de service public » (DSP), qui couvre actuellement la période 2013-2017 pour l'exploitation des lignes de passagers, de fret et de courriers entre l'archipel et Halifax, Montréal et St.John's. (cf. partie 2.2.1)

Pour son activité internationale en 2015 (hors liaisons inter-îles), le chiffre d'affaires de la société s'est élevé à 6 574 000 €, pour un total des charges de 8 105 000 €, soit un taux de couverture de seulement 81 %.

2.2. Un opérateur dont l'activité est entièrement subventionnée

La compagnie Air Saint-Pierre bénéficie de subventions publiques de deux natures différentes, l'une pour le réseau international, l'autre pour la liaison inter-îles.

2.2.1. La convention de délégation de service public pour la desserte internationale

La « convention de délégation de service public pour la desserte aérienne internationale de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon », actuellement en vigueur, a été conclue entre l'État et la société Air Saint-Pierre en décembre 2012 pour une durée de 5 ans (du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2017).

Elle définit le service à rendre en termes de programme de vols, de type d'avion, d'horaires et de tarifs.

Programme minimum défini :

- Saint-Pierre – Montréal : une fréquence hebdomadaire toute l'année, complétée par une fréquence supplémentaire pendant 17 semaines en été ;
- Saint-Pierre – Halifax : trois fréquences hebdomadaires toute l'année ;
- Saint-Pierre – St.John's (Terre-Neuve) : trois fréquences hebdomadaires toute l'année ;
- Saint-Pierre – Sydney : deux fréquences hebdomadaires pendant 7 semaines en été.

La convention définit le montant de la compensation financière à verser au transporteur, selon ses résultats financiers (différence entre charges et recettes), compensation plafonnée aux montants suivants (en millions d'euros) :

2,372 en 2013 ; 2,486 en 2014 ; 2,490 en 2015 ; 2,501 en 2016 ; 2,477 en 2017, soit une moyenne de 2,465 millions par an.

Pour inciter le transporteur à améliorer sa productivité et à réduire le déficit d'exploitation, il reçoit une rémunération de 50 000 €, auxquels s'ajoute une part variable si le déficit n'atteint pas les plafonds prévus.

Résultats des trois premières années de la convention et prévisions 2017

<i>en euros</i>	2013	2014	2015	Prévisions 2017
Charges	8 004 737	7 667 601	8 105 821	7 857 000
Produits	5 912 966	6 041 370	6 574 776	5 380 000
Déficit	2 091 770	1 626 230	1 531 044	2 477 000
Passagers internationaux	25 057	25 334	25 309	25 686
Subvention/passager aller-retour	167	128	121	193

Source ASP

2.2.2. La subvention de la desserte inter-îles par la collectivité territoriale

Jusqu'en avril 2015, il s'agissait d'une subvention d'équilibre, calculée avec une méthode semblable à celle du réseau international.

Depuis mai 2015, et a priori pour une période de 2 ans, il s'agit désormais d'un marché public avec un prix forfaitaire par vol, révisé tous les 3 mois. En avril 2016, n'ayant pu entériner un prix définitif à l'issue de la période légale de prix provisoire, il a été décidé entre les parties de mettre fin par anticipation à ce marché au 31 décembre 2016. Aucun élément n'est connu à ce jour pour l'année 2017.

Le tarif aller- retour est aujourd'hui de 29 €.

Les données relatives aux trois dernières années sont les suivantes :

Liaison inter-îles	2013	2014	2015
Nombre de passagers	6 574	6 526	6 259
Subvention reçue	626 348 €	537 408 €	575 143 €
Subvention par passager	95 €	82 €	92 €
Subvention par passager aller-retour	190 €	164 €	184 €

Source ASP

2.3. Analyse économique des lignes internationales sous DSP

La subvention d'équilibre définie par la délégation de service public est rendue indispensable par le fait qu'aucune des lignes exploitées sur le Canada n'est rentable.

Liaisons sous DSP	Montréal	Halifax	St.John's
Nombre de passagers	5 602	9 380	10 277
Coefficient de remplissage	86 %	58 %	70 %
Produits	2 048 000 €	2 066 000 €	976 000 €
Charges	2 713 000 €	3 073 000 €	1 686 000 €
Produits / Charges	0,75	0,67	0,57
Coefficient d'équilibre *	114 %	86 %	120 %
Coût heure de vol ATR	5 500 €	5 600 €	6 200 €

Source ASP

* coefficient d'équilibre : coefficient de remplissage qui, à tarifs constants, assurerait l'équilibre économique.

L'analyse du tableau fait apparaître les points suivants :

- la ligne de Montréal a un taux de rentabilité faible, qui ne couvre pas les charges malgré un coefficient de remplissage élevé. Le coefficient d'équilibre est supérieur à 100 %.
- la ligne d'Halifax a un taux de rentabilité faible en raison d'un petit taux de remplissage, mais son coefficient d'équilibre à 86 % est nettement plus bas que celui de Montréal.
- la ligne St.John's a un taux de rentabilité aggravé par son faible taux de remplissage. Cette ligne est structurellement déficitaire, comme celle de Montréal, avec un coefficient d'équilibre à 120 %.

2.4. Analyse des coûts d'Air Saint-Pierre : un exercice difficile

L'analyse des coûts d'Air Saint-Pierre est un exercice rendu difficile par la situation d'ASP qui est unique en son genre dans le monde des compagnies aériennes exploitant le même type d'avion, ATR en l'occurrence.

Outre les données relatives à ASP qui lui ont été communiquées sans réserve, la mission a essayé de rassembler des informations aussi pertinentes que possible.

Pour étayer les comparaisons, la mission a ainsi disposé d'une étude effectuée par le constructeur ATR sur les lignes opérées par ASP en ATR 42. Elle porte sur les postes maintenance, carburant et équipage.

D'autres données ont été fournies par des compagnies aériennes européennes, sous le sceau de la confidentialité, ce qui en limite la portée. Elles sont néanmoins intéressantes car elles concernent des coûts non pris en compte dans l'étude ATR, comme les frais de coque, les frais commerciaux, la masse salariale, les frais généraux, etc.

Dans tous les cas, les éléments de comparaison montrent un niveau de coûts très élevé d'Air Saint Pierre, dont une part s'explique par les particularités de l'exploitation.

Heures de vol :

L'ATR 42-500 d'ASP vole 1 300 heures par année, alors que dans d'autres compagnies cet avion peut voler jusqu'à 2 000 heures par an, diminuant d'autant le poids des frais fixes.

Maintenance :

Les contraintes objectives sont l'éloignement et la singularité de la compagnie qui n'exploite qu'un seul ATR. Le choix d'assurer une grande régularité des vols se traduit par un stock de pièces de rechange important sur l'aéroport de Saint-Pierre.

Carburant :

Le prix du carburant est plus élevé dans l'archipel que dans les aéroports canadiens desservis : 820 € la tonne à Saint-Pierre, 470 € la tonne au Canada.

Mais ASP est lié par un contrat avec le pétrolier de Saint-Pierre pour un volume minimal par année, ce qui lui donne un tarif « préférentiel ». En 2015, 24 % du carburant a été acheté au fournisseur local.

Les vols au départ d'Halifax et de St.John's pourraient néanmoins donner lieu à un emport de carburant accru, dans la perspective des étapes ultérieures, afin de réduire l'avitaillement à Saint Pierre.

Masse salariale :

Le ratio « masse salariale / chiffre d'affaires » paraît anormalement élevé, même si la comparaison avec d'autres compagnies peut être biaisée par la part plus ou moins importante des activités sous-traitées.

En résumé :

- Des coûts sur lesquels pèsent, incontestablement, les contraintes spécifiques du réseau et l'exigence de désenclavement de l'archipel.
- Pour autant, des coûts élevés, dans un contexte particulier d'absence de concurrence, d'un côté, et de subvention d'équilibre garantissant la pérennité de la compagnie, de l'autre.

3. Comment répondre à la demande des Saint-Pierrais d'amélioration de la desserte aérienne de l'archipel ?

3.1. Quelles sont les attentes des Saint-Pierrais ?

La mission a rencontré plus de 80 personnes à Paris puis sur les îles de Saint-Pierre et de Miquelon, lors de son déplacement du 10 au 15 octobre. Les appréciations exprimées de façon différente étaient pourtant unanimes et paradoxales sur la desserte aérienne :

- une appréciation positive de la qualité du service d'Air Saint-Pierre,
- une forte insatisfaction concernant les prix des billets tant vers la métropole que vers les provinces du Canada.

Une appréciation unanime sur la qualité du service :

a) les lignes internationales:

Le satisfecit accordé à Air Saint-Pierre est même teinté d'une légitime fierté des îliens qui, pour un territoire restreint et peu peuplé, ont réussi à mettre en place leur propre compagnie aérienne indépendante de leurs voisins, trop proches et trop grands, les Canadiens.

Le fait que les pilotes soient des natifs de l'archipel les incite à revenir se poser tous les soirs à Saint-Pierre, même lorsque les conditions météorologiques sont difficiles. Saint-Pierre a 95 jours de brouillard par an, et souvent une composante de vent de travers élevée. L'ATR se poserait jusqu'à une composante traversière de 45 nœuds, ce qui est en soi une marque de professionnalisme.

Ce jugement est également étayé par les désagréments que les Saint-Pierrais ont eu à subir dans le passé lorsque des compagnies canadiennes avaient encore des lignes jusqu'à l'archipel. Souvent les vols étaient annulés, forçant les passagers à prendre une chambre à St.John's ou Halifax pour attendre le prochain vol. Les raisons d'annulation étaient soit liées aux conditions météorologiques, soit au fait que dans l'exploitation optimale d'un avion par une compagnie, les vols de « bout de ligne » ou peu remplis sont les premiers à être annulés.

b) la ligne entre Saint-Pierre et Miquelon :

Cette desserte est assurée en principe deux fois par jour par Cessna P406. En raison des limitations de l'appareil, de la piste (longue de 1 000 m et large de seulement 25 m) et des conditions météorologiques parfois très dures, de nombreux vols sont annulés. Cette ligne est subventionnée par le conseil territorial. Aucun de nos interlocuteurs n'ont émis de critiques à l'égard du service d'Air Saint Pierre vers Miquelon, sans doute conscients que les équipages de la compagnie font le maximum pour le désenclavement de cette île.

Ce qui plaît avant tout aux Saint-Pierrais, c'est la fiabilité et la régularité qui sont proches de 100 % sur les lignes opérées par l'ATR 42 -500 en 2015.

Une desserte aérienne de l'archipel à prix jugés prohibitifs :

Les tarifs pratiqués par ASP sont fixes. Mis à part les réductions exigées par la délégation de service public, la compagnie n'a pas de politique incitative.

La DSP fixe les réductions à appliquer aux enfants de moins de deux ans, de moins de douze ans et de moins de dix-huit ans, qui bénéficient respectivement de 90, 33 et 20 % de réduction par rapport aux adultes.

On doit toutefois souligner que, depuis quelques années, ASP a décidé de proposer des billets « non remboursables » à moindre tarif. Cette nouveauté permet de limiter le nombre de sièges inoccupés et d'augmenter les recettes.

Grille tarifaire

De Saint Pierre vers		Billet non remboursable	Billet remboursable
Sydney	aller	146 €	174 €
	aller-retour	261 €	313 €
St.John's	aller	115 €	137 €
	aller-retour	205 €	245 €
Halifax	aller	215 €	247 €
	aller-retour	383 €	459 €
Montréal	aller	423 €	506 €
	aller-retour	761 €	911 €

Cette grille tarifaire est librement fixée par ASP et acceptée par la DGAC.

L'insularité pousse les habitants à souhaiter sortir de leur île, la destination la plus proche et la moins chère est St.John's, mais elle reste onéreuse au regard des évolutions des prix pratiqués dans le transport aérien depuis la libéralisation et le phénomène des compagnies *low-cost*. Les habitants de l'île optimisent leurs déplacements grâce aux comparateurs de prix accessibles sur internet.

Ainsi un vol direct à destination de Paris via Montréal coûte entre 1 280 € et 1 500 € avec un premier trajet en ATR 42 qui coûte 761 €. On se rend compte que les compagnies transatlantiques ne facturent que de 510 € à 743 € pour le tronçon transatlantique.

L'impression des Saint-Pierrais est juste. Les vols qui leur permettent de rejoindre les provinces canadiennes et d'y faire un transit vers la France métropolitaine sont d'un tarif élevé, très loin des prix pratiqués dans les régions où la concurrence entre compagnies peut s'exercer.

À ce ressentiment réel s'ajoute le fait que la compagnie ASP étant la seule, il n'y a pas de solution autre que de faire baisser les tarifs pratiqués en demandant à l'État une subvention plus élevée. C'est la deuxième proposition contenue dans le vœu du président du conseil territorial, au cas où une liaison directe serait impossible à

financer. La délibération indique les objectifs proposés par la collectivité pour des vols aller et retour :

100 € pour St.John's, 200 € pour Halifax, 400 € pour Montréal et 800 € pour Paris. Cette baisse tarifaire ferait perdre à ASP de l'ordre de 2,3 millions €, à ajouter à la subvention actuelle versée de 1,8 millions €, soit un effort financier pour l'État plus que doublé.

L'appréciation des Saint-Pierrais sur la cherté de la compagnie ASP, malgré la subvention d'équilibre, est donc vérifiée.

Un trajet vers la France métropolitaine long et compliqué :

Le souhait des habitants de Saint-Pierre est d'avoir une liaison directe avec la France métropolitaine. Ce vol mettrait Paris à 6h30 de Saint-Pierre, à comparer avec les temps très supérieurs qui sont nécessaires aujourd'hui pour aller en France métropolitaine.

Le trajet le plus court avec une seule correspondance passe par Montréal, et la durée du trajet est alors de l'ordre de 13 heures. Par St.John's ou Halifax, il est parfois nécessaire d'y passer une nuit avant d'avoir la correspondance et le trajet peut alors durer jusqu'à 23 heures.

Cette escale ou ce transit imposé semble poser des problèmes à certains Saint-Pierrais pour qui il est difficile ou désagréable de se trouver dans un univers où la langue est l'anglais.

A noter toutefois une amélioration depuis l'été 2015 : une correspondance à Halifax avec la compagnie ASL Airlines qui réduit le trajet total, malgré une escale à Dublin avant de rejoindre Paris.

Les possibilités actuelles sont très compliquées, et passent obligatoirement par un vol sur ASP suivi d'une ou deux correspondances pour aller en métropole. La solution la plus simple est de passer par Montréal avec le désagrément de faire plus de 3 heures de vol vers l'ouest avant de revenir vers l'Europe et de survoler l'archipel quelques heures après, soit un allongement de la distance de près de 2 500 kilomètres alors que la métropole n'est qu'à 4 250 kilomètres de Saint-Pierre.

Les Saint-Pierrais considèrent que les dessertes de l'archipel sont trop longues, trop compliquées et trop chères.

Leur souhait est de :

- maintenir la fiabilité de leur compagnie pour le désenclavement de proximité vers les villes canadiennes ;
- obtenir une liaison directe vers la métropole, pour résoudre la complexité des trajets et réduire leur longueur ;
- réduire le prix des dessertes.

Aux difficultés des Saint-Pierrais, les Miquelonnais doivent ajouter parfois une ou plusieurs journées supplémentaires, lorsqu'ils projettent un voyage vers le Canada ou la métropole.

La position de deux anciens sénateurs

La mission a eu des échanges avec deux anciens sénateurs de l'archipel. La teneur de leurs propos diffère sensiblement des voix exprimées lors des différentes auditions. Ils considèrent que les lignes pour quitter l'archipel sont chères, mais ils ont également en tête l'effort important que l'État consacre à Saint-Pierre et Miquelon. Un accès facile aux provinces canadiennes, qui est le lien naturel pour les échanges commerciaux, doit aussi être préservé. Or, une liaison directe avec la métropole pourrait dégrader l'économie des vols opérés par Air Saint-Pierre.

Ils soulignent également que la gestion de la compagnie, en situation de monopole, devrait s'améliorer et se moderniser, évolution d'autant plus nécessaire si Air Saint Pierre ambitionne de développer son réseau avec une liaison directe avec la métropole.

3.2. Quels scénarios possibles pour répondre à ces attentes ?

3.2.1. Les différents scénarios en termes d'itinéraires

Pour répondre aux critiques qui ont été unanimement formulées « trop long, trop compliqué », compte non tenu des aspects tarifaires, ces scénarios visent à

- réduire les temps de vols ;
- réduire la durée totale du voyage ;
- réduire le nombre d'escales intermédiaires nécessaires .

Trois scénarios ont été examinés :

- scénario 1 : instauration d'un vol « direct » : CDG – Saint-Pierre – CDG⁶ ;
- scénario 2 : instauration d'un vol triangulaire « semi -direct », s'appuyant sur une escale canadienne. Par exemple, un itinéraire Paris – Saint-Pierre – Halifax – Paris, opéré par le même avion ;
- scénario 3 : instauration d'un vol avec correspondance classique pour lequel l'escale de Montréal – très mal située car beaucoup trop à l'Ouest – serait remplacée par une escale à St-John's, idéalement placée sur le plan géographique, à l'est de Saint-Pierre.

L'intérêt du scénario 2 par rapport au scénario 1 serait de récupérer des passagers canadiens – de et vers Halifax – et d'optimiser la charge offerte pour le vol retour vers Paris (la masse au décollage de Saint-Pierre pour un vol direct vers Paris étant limitée par la longueur de piste)

L'intérêt du scénario 3, par rapport au scénario actuel via Montréal, serait de réduire considérablement les temps de vol, et notamment le tronçon effectué en

⁶vol qui pourrait être opéré avec un avion de type B737 700 (modèle opéré par la compagnie française ASL Airlines) ou Airbus de la famille 320

ATR 42 : 3 heures pour rejoindre Montréal depuis Saint-Pierre versus 45 mn pour rejoindre St-John's.

En revanche, ces scénarios 2 et 3 ne régleraient pas la contrainte liée au transit par le Canada et à l'obligation du visa⁷ qui s'y rattache, sauf à obtenir, pour le scénario 2, une dérogation au motif d'un simple transit, avec maintien à bord des passagers concernés.

Enfin, le scénario 2, qui conduirait à transporter dans le même avion des passagers internationaux (entre Halifax et Paris) et des passagers domestiques (entre Saint-Pierre et Paris), rendrait plus difficile l'attribution de subventions publiques, compte tenu des règles de concurrence.

1. Pour résoudre la question du visa (Autorisation de Voyage Électronique) imposé désormais par les autorités canadiennes et assurer une réelle continuité territoriale, seul le scénario « vol direct » doit être retenu parmi les différents scénarios alternatifs étudiés.

3.2.2. Les différents scénarios en termes de fréquence

Les hypothèses peuvent aller de quelques vols en été, pour le scénario le moins ambitieux, à un vol hebdomadaire tout au long de l'année, pour le scénario le moins réaliste.

Par souci de simplification, trois hypothèses ont été retenues :

- un vol hebdomadaire en période de pointe estivale, soit 8 vols par an ;
- un vol hebdomadaire hors période hivernale, soit 40 vols par an ;
- un vol hebdomadaire toute l'année, soit 52 vols par an.

3.2.3. L'organisation à privilégier en termes d'acteurs

2. Sans préjudice du résultat de l'appel d'offres pour le renouvellement de la DSP, la compagnie Air Saint-Pierre devrait rester au cœur de l'évolution de la desserte aérienne et assurer des vols directs vers la métropole en ayant recours à l'affrètement d'une compagnie tierce.

C'est souhaitable sur le plan symbolique, car ainsi Air Saint-Pierre garderait la maîtrise de l'ensemble du réseau et donc de la continuité territoriale.

⁷ Visa : Autorisation de Voyage Électronique (AVE)

C'est nécessaire, tant l'imbrication serait forte entre « vol direct » et réseau international. Chaque passager empruntant le vol direct est, en effet, un passager en moins sur les lignes desservant Montréal, Halifax ou St-John's.

C'est possible, par la voie d'un affrètement (Boeing 737-700 d'une compagnie française par exemple) et dans le cadre d'une nouvelle convention de délégation de service public qui regrouperait ce vol direct domestique et le réseau international actuel.

3.3. Quelles contraintes techniques à prendre en compte ?

Ces contraintes ne sont pas de nature à remettre en cause la faisabilité du vol direct, mais il ne faut pas pour autant les négliger, car elles peuvent avoir un impact sur la régularité de la ligne et sur son économie.

3.3.1. Sur le plan opérationnel

Dans le sens Saint-Pierre – Paris :

La longueur de piste à Saint-Pierre ne permet pas de décoller à pleine charge. Cette contrainte peut entraîner une limitation de la charge marchande (passagers, bagages ou fret) ou une limitation d'emport de carburant conduisant à la nécessité d'une escale technique sur le parcours pour un ravitaillement, par exemple en Irlande.

Par ailleurs, le survol des océans par des avions bimoteurs exige réglementairement des conditions particulières relatives au choix de la route aérienne et d'aéroports susceptibles d'être utilisés en points d'appui au cours de la traversée.

Dans certaines conditions météorologiques, ces exigences peuvent entraîner un rallongement de la route empruntée et avoir un impact sur la quantité de carburant nécessaire et donc sur la charge marchande transportable.

Dans le sens Paris – Saint-Pierre :

En cas de météorologie défavorable à Saint-Pierre (brouillard ou vent de travers importants), l'avion peut être conduit à se dérouter vers un aéroport de dégagement, comme celui de St-John's.

3.3.2. Sur le plan des infrastructures aéroportuaires

Ces questions sont déjà bien appréhendées, tant par le Service Aviation civile de Saint-Pierre-et-Miquelon que par la compagnie Air Saint-Pierre. Notons simplement les points suivants :

Coté piste : pas de difficultés particulières, si ce n'est le matériel de traitement de l'avion et de dégivrage à adapter au nouveau type d'avion du vol direct ;

Coté aérogare : les surfaces disponibles pour l'enregistrement des passagers et des bagages sont correctement dimensionnées. En revanche, un agrandissement des surfaces est à prévoir pour la livraison des bagages, dans le circuit « arrivée », d'une

part, pour le contrôle de sûreté et la salle d'embarquement, dans le circuit « départ », d'autre part.

Cet agrandissement devrait pouvoir se faire en utilisant une partie de la superficie du hall public (voir photo ci-dessous).

Aérogare de Saint-Pierre : hall public, coté « ville »



4. Simulation financière des scénarios « vols directs »

Les hypothèses retenues pour apprécier l'évolution des charges et produits d'Air Saint Pierre – et de la subvention d'équilibre qui en découle – sont les suivantes :

Pour le programme de vols

- affrètement d'un Boeing 737-700 pour assurer les vols directs Paris – Saint-Pierre – Paris

- trois variantes retenues pour le nombre de rotations annuelles :

8 rotations (1 vol hebdomadaire pendant la période de pointe estivale) ;

40 rotations (1 vol hebdomadaire, sauf en hiver) ;

52 rotations (1 vol hebdomadaire).

Pour les passagers

Sur la base de 9 000 passagers à l'année, aller ou retour, entre Saint-Pierre et la métropole (tous itinéraires confondus), sont considérés se reporter sur le vol direct :

- 1 530 passagers sur 8 semaines (période de pointe d'été), soit 95 passagers par semaine et par sens ;

- 4 800 passagers sur 40 semaines ;

- 6 300 passagers, en année pleine.

Les passagers se reportant sur le « vol direct » proviennent à 42 % du vol Saint-Pierre – Montréal, à 42 % du vol Saint-Pierre – Halifax et à 16 % du vol Saint-Pierre – St-John's, ces trois vols étant des vols d'acheminement vers les aéroports de correspondance (voir chapitre 1.4.3).

Pour les données financières :

Les données utilisées pour cette simulation sont celles du budget prévisionnel 2017 mises à notre disposition par Air Saint-Pierre.

Sur la base de cette référence (budget 2017) qui conduit à un déficit de 2 477 000 €, les évolutions prises en compte sont les suivantes :

- coût supplémentaire : celui de l'affrètement (110 000 € par rotation Paris CDG-SaintPierre - Paris CDG⁸) ;

- économie : celle découlant de l'annulation de la deuxième fréquence hebdomadaire Saint-Pierre – Montréal (opérées 26 semaines en été) qui peut intervenir dès lors que la même semaine il existe un vol direct. Pour des raisons techniques – voir explications ci-dessous – le nombre de fréquences annulées a été limité à 20 ;

⁸source ASL Airlines – donnée non contractuelle

- recettes supplémentaires : celles générées par le vol direct. Le tarif de base a été fixé à 600 € aller simple (1 200 € aller retour⁹), qui conduit à une recette moyenne par passager de 500 € aller simple (1 000 € aller retour) compte tenu des réductions diverses existantes.

- recettes perdues sur les vols d'ASP de pré-acheminement . Pour un tronçon aller simple, 376 € en moyenne pour un passager en correspondance à Montréal, 179 € pour un passager en correspondance à Halifax, 96 € pour un passager en correspondance à St-John's.

A noter qu'à ce stade, aucune recette « fret » n'a été prise en compte, dans la mesure où l'incertitude sur la capacité opérationnelle d'emport de charge de ces vols directs ne permet pas d'organiser des flux de marchandises réguliers.

Ces différentes hypothèses conduisent aux résultats suivants :

Vols directs (par an) (1)	Coûts affrètement	Fréquences Montréal supprimées (2)	Économie réalisée	Variation des recettes (3)	Augmentation du déficit	Augmentation du déficit par vol direct (4)
8	880 k€	8	280 k€	+ 380 k€	+ 220 k€	27 k€
40	4 400 k€	20	700 k€	+ 1 190 k€	+ 2 510 k€	63 k€
52	2 720 k€	20	700 k€	1 570 k€	+ 3450 k€	66 k€

Évolution du déficit annuel d'ASP liée à la mise en œuvre de vols directs

sommes en milliers d'euros (k€)

(1) Par « vol direct », on entend la rotation complète Paris - Saint Pierre - Paris

(2) Les fréquences Montréal supprimées sont celles du deuxième vol hebdomadaire, qui opère le mardi pendant 26 semaines d'été. Mais le nombre de suppressions, dans cette simulation, a été limité à 20, car, au-delà, le nombre d'heures de vols de l'ATR devient inférieur à 1 200 par an, ce qui entraîne une modification du programme d'entretien de l'avion prescrit par le constructeur.

(3) La variation des recettes représente l'écart entre la recette du vol direct et celle du vol d'acheminement au départ de Saint-Pierre qui aurait été emprunté par le passager, en l'absence de vol direct (voir rubrique « pour les passagers » page précédente).

(4) L'aggravation du déficit par vol direct est la plus faible en pointe estivale, grâce au meilleur remplissage de l'avion en cette saison et grâce au plein effet des annulations de fréquences Montréal (1 annulation Montréal pour chaque vol direct opéré).

En résumé : Le scénario « 8 vols directs » engendrerait une augmentation annuelle du déficit et donc de la subvention d'équilibre de 220 000 €.

⁹ 1 200 € aller retour correspond à la fourchette basse des tarifs pratiqués aujourd'hui pour une liaison Saint Pierre – Montréal – Paris (voir chapitre 3.1 page 22)

5. Un scénario gagnant – gagnant pour le « vol direct » ?

5.1. Dans quel cadre juridique ?

Si les pouvoirs publics décident de donner une suite favorable aux attentes de la population de l'archipel, les conditions de mises en œuvre de « vols directs » devraient être définies à l'occasion de la négociation à venir de la nouvelle convention de délégation de service public, appelée à couvrir la période 2018-2022.

Cette nouvelle convention pourrait regrouper la desserte du réseau international actuel et la desserte de la métropole et prévoir le lancement de vols directs, à titre expérimental, sur la base de 8 vols pendant la pointe estivale 2018, ce nombre de fréquences étant susceptible d'évoluer les années suivantes.

Une question qui ne manquera d'être posée : pourquoi attendre 2018 ?

Le lancement dès l'été 2017 paraît irréaliste. Le temps nécessaire à la mise au point du dispositif, tant sur le plan opérationnel et commercial que sur le plan contractuel et financier, semble en effet incompatible avec le préavis nécessaire à la commercialisation de ces vols (de l'ordre de six mois à l'avance).

5.2. Avec quel acteur ?

Le scénario gagnant-gagnant proposé est celui dans lequel la compagnie Air Saint-Pierre, dans l'hypothèse où elle serait retenue à l'issue de l'appel d'offres de renouvellement de la DSP :

- reste au cœur du dispositif opérationnel et commercial, par la voie d'un affrètement (voir chapitre 3.2.3) ;
- participe au financement par une remise à plat de sa structure de coûts.

Pourquoi ?

La compagnie aérienne a des coûts de production élevés au regard des comparaisons internationales, même après prise en compte des spécificités de son réseau (voir chapitre 2.4).

Comment ?

Via un plan de performance, 2018 - 2022 par exemple, qui devrait porter sur l'ensemble des processus techniques et commerciaux et sur l'ensemble des contrats avec les fournisseurs.

Ce plan pourrait être acté dans la convention de DSP, son suivi effectué sur une base annuelle et pourrait donner lieu à une rémunération incitative, en cas de résultats positifs.

3. Pour assurer l'évolution de la desserte aérienne, la compagnie Air Saint-Pierre, dans l'hypothèse où elle serait retenue à l'issue de l'appel d'offres de renouvellement de la DSP, devrait mettre en œuvre un « Plan de performance », afin de réduire ses coûts et moderniser son fonctionnement.

5.3. Au bénéfice de qui ?

Au bénéfice de l'archipel et de ses habitants, les économies engendrées pourraient être réinvesties de deux façons éventuellement combinables :

- en réduisant les tarifs des vols internationaux vers le Canada ;
- en augmentant le nombre de vols directs.

À titre d'illustration : une économie de 10 % sur les charges permettrait de financer, soit une baisse de 15 % des tarifs internationaux, soit la mise en œuvre de 7 vols directs.

4. À l'occasion de la négociation de la nouvelle convention de délégation de service public (2018-2022), obtenir des économies pour financer les deux aspirations principales des Saint-Pierrais – baisse des tarifs et création d'une ligne directe vers la métropole – et à titre expérimental mettre en œuvre 8 vols directs pendant la période estivale 2018.

Conclusion

L'appréciation des Saint-Pierrais sur la liaison aérienne avec la métropole est unanimement qualifiée de « trop longue, trop compliquée et trop chère ». Les tarifs des lignes internationales vers le Canada sont également jugés trop élevés.

La mission a essayé d'objectiver ce constat par une analyse des coûts d'Air Saint-Pierre. La compagnie aérienne a effectivement des coûts de production élevés au regard des comparaisons internationales, même après prise en compte des spécificités de son réseau, coûts pour lesquels des pistes et de leviers de réduction devraient être recherchés .

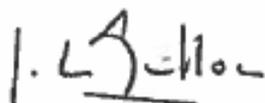
Sans préjudice du résultat de l'appel d'offres pour le renouvellement de la « délégation de service public », la solution préconisée par la mission place la compagnie Air Saint-Pierre au cœur de l'évolution de la desserte aérienne, au bénéfice de tous les Saint-Pierrais. Dans ce cadre, Air Saint Pierre pourrait commercialiser des vols directs vers la métropole en ayant recours à l'affrètement d'une compagnie tierce.

L'évolution de la desserte, sans en méconnaître la difficulté, pourrait se faire au moyen d'un plan progressif de performance d'Air Saint Pierre, dont les gains seraient affectés à la baisse des tarifs et au financement de liaisons directes.

Les conditions de mise en œuvre de ce plan pourraient être définies à l'occasion de la négociation de la prochaine convention de « délégation de service public » 2018 – 2022. À titre expérimental, 8 vols directs pourraient être créés au cours de la période estivale 2018.

À titre d'illustration, un gain de 10 % de productivité obtenu par le plan de performances permettrait, toutes choses égales par ailleurs, de baisser les tarifs de 15 % ou de financer 7 vols directs vers la métropole.

Jacques Le Guillou



Administrateur général

Pierre Caussade



Ingénieur général
des ponts, des eaux et des forêts

Annexes

1. Lettre de commande

CGEDD n° 010706-01



21/0/2016

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Le directeur du cabinet du secrétaire d'Etat
chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Paris, le - 2 JUIN 2016

Note

à

Madame Anne-Marie LEVRAUT
La vice-présidente du Conseil Général de
l'environnement et du développement
durable

Référence : SE_TRANSPORTS/PH/D16009180
Objet : Desserte aérienne de Saint-Pierre-et-Miquelon

- 8 JUIN 2016

Anna-Marie LEVRAUT

La desserte aérienne du territoire de Saint-Pierre-et-Miquelon est actuellement assurée par la société Air Saint-Pierre, dans le cadre d'une convention de délégation de service public (DSP) conclue avec l'Etat, qui définit un programme de vols minimal entre Saint-Pierre et les aéroports canadiens de Montréal, Halifax, Saint-Jean-de-Terre-Neuve et Sydney, l'escale de Montréal permettant notamment la correspondance entre l'archipel et la métropole. La convention en cours couvre la période allant du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2017 et représente un engagement de 12,3 M€ pour l'Etat sur cette période.

Une demande, accompagnée d'une pétition, a récemment été adressée au Président de la République, demandant une liaison aérienne directe entre la métropole et Saint-Pierre-et-Miquelon. Selon ses promoteurs, une telle desserte viserait à assurer un développement économique et touristique du territoire, une baisse des prix, une facilitation du voyage et du confort des usagers, notamment lors des nombreuses et nécessaires évacuations sanitaires vers la métropole.

Si un projet de ligne directe doit trouver son modèle, afin de préserver l'équilibre économique des liaisons de proximité sous délégations de service public avec le Canada, et de garantir sa viabilité opérationnelle (type d'aéronefs) et financière (trafic de passagers, prix du billet), il doit également tenir compte du principe de continuité territoriale entre la métropole et l'archipel.

Plusieurs possibilités sont ainsi à analyser pour envisager la faisabilité d'une telle liaison : vols directs, vols avec escale, escale à Saint-Pierre lors de liaisons entre le Canada et la France, vols associant fret et passagers, recours à des affrètements ponctuels ou réguliers, desserte saisonnière, etc.

Le besoin d'une analyse complète se fait ainsi prégnant, et c'est pourquoi je sollicite une étude de votre part sur le sujet. Les services de la DGAC pourront être mobilisés pour vous apporter les éléments qui vous sembleront nécessaires.

PJ : Pétition pour une desserte directe entre Saint-Pierre-et-Miquelon et la métropole

Hôtel de Roquelaure - 244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

Une telle étude devrait comporter :

- une description du contexte local : situation de Saint-Pierre-et-Miquelon, infrastructures et capacités actuelles de l'aéroport de Saint-Pierre, échanges avec le Canada et la métropole, notamment économiques et sanitaires (les EVASAN programmées peuvent contribuer à l'équilibre d'une liaison directe), trafic actuel et opportunités de développement, modèle économique d'Air Saint-Pierre et de la convention de délégation de service public en cours, etc. ;
- une étude de différentes options de desserte directe entre Saint-Pierre-et-Miquelon et la métropole, avec des scénarii de remplissage, une estimation des coûts, des recettes et de l'éventuel déficit à compenser ; ces différentes options tiendront compte de l'environnement régional et la possibilité pour la plateforme aéroportuaire de l'archipel de faire office d'escale de transit entre le Canada (notamment les provinces atlantiques) et Paris ;
- les impacts de ces différentes options, d'une part, sur le trafic et la viabilité des dessertes aériennes actuelles entre Saint-Pierre-et-Miquelon et le Canada, d'autre part, sur l'équilibre économique de la compagnie Air Saint-Pierre qui a basé son activité sur ces dessertes, et enfin sur l'éventuel surcroît de déficit à compenser sur ces dernières ; par ailleurs seront appréciées les difficultés qu'éprouverait l'archipel au regard de la nécessité d'assurer des liaisons régulières notamment avec le Canada dans le cas éventuel où la mise en place d'une desserte directe de la métropole aurait pour conséquence la modification des lignes existantes ; seront également étudiées les conséquences d'une telle desserte sur l'aéroport, les éventuels aménagements nécessaires et leur financement ;
- une étude du support juridique adapté, dans le cas où un financement public serait nécessaire ;
- toutes recommandations utiles sur ce projet.

Je souhaite que cette étude soit lancée dans les toutes prochaines semaines. La restitution finale est attendue d'ici le 30 novembre 2016.



Claude MOREL

2. Carte de l'aéroport

AIP
CAF/SAMNAM

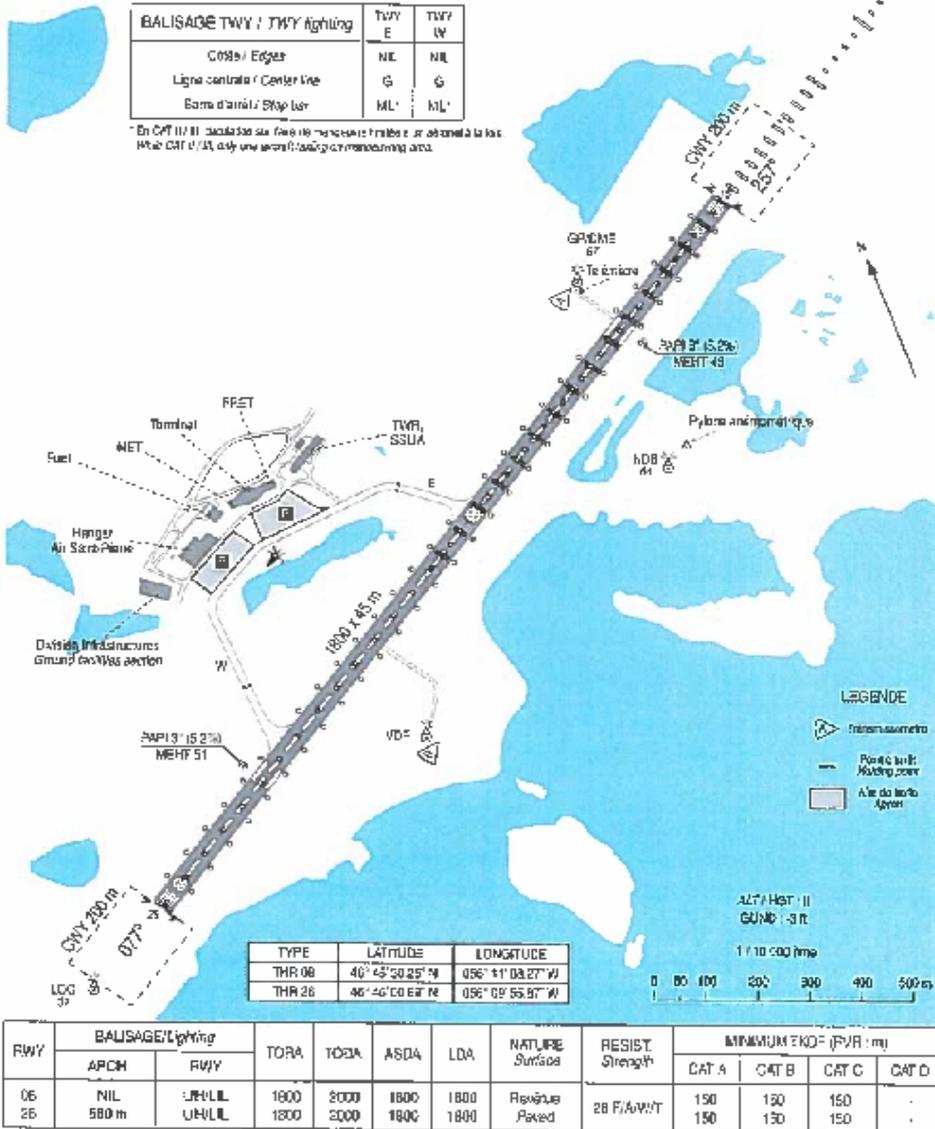
AD 2 LFVP ADC 01
31 MAR 16

CARTE D'AÉRODROME
Aérodrome chart

SAINT-PIERRE Sol/Ground 119.1 118.5

SAINT-PIERRE
46 45 47 N - 096 10 27 W
ALT AD : 27 ft (8.2 m)

VAR 16°W (15)



Source de l'information AERONAUTIQUE

AMDT 24/16 CHD : VAR, DFU

© SIA

TMA GARDER

3. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
PARIS				
LAMALLE	Michel	DGAC/DTA	sous-directeur des transporteurs et services aériens	29/06/2016
BRAUN	Jean-Christophe	DGAC/DTA	chef de bureau des transporteurs et de l'aide publique	29/06/2016
GUITTET	Kevin	DGAC/DTA	sous directeur études et statistiques	29/06/2016
LAMBERT	Philippe	DGAC/DTA	chef du bureau études économiques	29/06/2016
GAUCI	Édouard	DGAC/DTA	adjoint sous-directeur SDT	29/06/2016
TAMBIDORE	Ilane	DGAC/DTA	charge de mission SDE	5/07/2016
MOREL	Claude	Secrétariat d'État chargé des transports	directeur de cabinet	30/06/2016
BOREL	Marc	DGAC/DTA	directeur du transport aérien	30/06/2016
HABIB	Myriam	Secrétariat d'État chargé des transports	conseiller aviation civile	30/06/2016
WAYOLLE	Yohan	Ministère de la fonction publique	conseiller Outre-mer	30/06/2016
RENAUD	Amélie	Ministère des Outre-mer	Conseiller technique	30/06/2016
LEFEVRE	Gérard	DGAC/DSAC	directeur navigabilité opérations	30/06/2016
GELY	Jean-Renaud	DGAC/DSNA	directeur -adjoint	30/06/2016
JOUANS	Olivier	DGAC/ STAC	directeur	4/07/2016
MEDIONI	Frédéric	DGAC/DSAC	directeur aéroports et navigation aérienne	4/07/2016
COLLET (téléphone)	Luc	SEAC saint-Pierre et Miquelon	directeur	6/07/2016
LASLAZ	Alain	DGAC/ SNIA	directeur	7/07/2016
COUISANO	Noël	DGAC/ SNIA	chargé de mission	7/07/2016
HERBEY	Jean-Noël	DGAC/ SNIA	chargé de mission	7/07/2016
GIRARDIN	Annick	Ministère de la Fonction publique	ministre	31/08/2016

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
TESNIERE	Erika	Préfecture Saint-Pierre- et-Miquelon	secrétaire du préfet	5/09/2016
ROBICHON	Sébastien	Air France	Programme Amérique Nord	6/09/2016
GOUMENT	Yves	DGOM	chargé de mission	20/09/2016
MARTRENCHAL	Arnaud	DGOM	adjoint sous-directeur	20/09/2016
YANNOU-GILLET	Sophie	DGOM	chef de bureau vie économique	20/09/2016
CLAIREAUX	Karine	Sénat	sénatrice	21/09/2016
JEAN	Henri	Préfecture Saint-Pierre et Miquelon	préfet	28/09/2016
DOMINIAK	Jean-François	ASL AIRLINES	directeur général	29/09/2016
VINCENT	Eric	ASL AIRLINES	directeur commercial	29/09/2016
CLAIREAUX	Stéphane	Assemblée nationale	député	29/09/2016
ARTANO	Stéphane	Collectivité territoriale SPM	président	Par téléphone
TARDIEU	Guy	FNAM	délégué général	7/10/2016
Saint-Pierre-et Miquelon				
GASTON	Olivier	Archipel développement	secrétaire général	10/10/2016
CORDOBESSE	Olivier	Caisse de prévoyance sociale	directeur	11/10/2016
SALZONE	Eric	Centre hospitalier	directeur	11/10/2016
KISS de MONTGOLFIER	Emmanuel	Administration territoriale de la santé	directeur	11/10/2016
HELENE	Tony	SPI-SNC	directeur	11/10/2016
HARDY	robert	Société Hardy	gérant	11/10/2016
BOETZ	Patrick	Météo	météorologiste	11/10/2016
SCOFOLKI	Jacques	Météo	météorologiste	11/10/2016
CAMBRAY	Yannick		conseiller économique social et environnemental	11/10/2016
VIGNEAU	Jean-François	Collectivité territoriale	conseiller territorial	11/10/2016
DODEMAN	David	Collectivité territoriale	conseiller territorial	11/10/2016
DRAKE	Anne-Claire	Voyages Horizons SPM	pdg	11/10/2016
GOSSET	Benoît	DGAC SEAC-SPM	directeur	11/10/2016
DELAUNAY	Laurent	DGAC SEAC-SPM		11/10/2016
BRIAND	Joanne	DGAC SEAC-SPM	chef SNA	11/10/2016

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
BOWRING	Xavier	CACIMA	président	12/10/2016
DAGORT	Jean-Christophe	Obs. du fret maritime	importateur	12/10/2016
BEAUPERTUIS	Alain	Observatoire du fret maritime	importateur	12/10/2016
RIVOLET	François	Comité régional du tourisme	président	12/10/2016
CHRETIEN	Françoise	DCSTEP	directrice	12/10/2016
DELIZARGA	Juliana	DCSTEP		12/10/2016
GRASSET	Guillaume-Arnaud	DCSTEP		12/10/2016
SEGUIN	Eric	Préfecture Saint-Pierre- et-Miquelon		12/10/2016
HELENE	Roger	MEDEF	président	12/10/2016
OLANO	Benoît	Air Saint-Pierre	pdg	12/10/2016
MICHEL	Etienne	Air Saint-Pierre	directeur adjoint	12/10/2016
GASPARD	Danièle	Commune de Miquelon-Langlade	maire-adjoint	13/10/2016
DETCHEVERRY	Denis		ancien sénateur	13/10/2016
ORSINY	Alain	Préfecture Saint-Pierre- et-Miquelon	délégué du préfet à Miquelon	13/10/2016
MELIANI	Leila	Le Grand Large	agricultrice	13/10/2016
BOISSEL	Marie-Noëlle	Ets. Domane		13/10/2016
BOISSEL	Marina	Ets. S.Detcheverry		13/10/2016
MAHE	Henri-Paul	HPM-BTP	entrepreneur	13/10/2016
DURANTON	Joël	DTAM	directeur	13/10/2016
LENORMAND	Stéphane	Collectivité territoriale	vice-président	13/10/2016
LUCAS	Joël	Lucas transports	entrepreneur	13/10/2016
BRIAND	Bernard	Collectivité territoriale	vice-président	13/10/2016
PLANTEGENEST	Marc		ancien sénateur	14/10/2016
PERRIN	Véronique	CFDT	secrétaire générale	14/10/2016
BRIAND	Sophie	UD FO	secrétaire générale	14/10/2016
TANGUY	Alain	UD FO	membre	14/10/2016
LANGLOIS	Robert	Pétition au président de la république	pétitionnaire	14/10/2016
FOLIOT	Bernard	Pétition au président de la république	pétitionnaire	14/10/2016

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
FOLIOT	Alexandra	Pétition au président de la république	pétitionnaire	14/10/2016
DECHEVERRY	Bruno	Pétition au président de la république	pétitionnaire	14/10/2016
LAFITTE	Alain	Pétition au président de la république	pétitionnaire	14/10/2016
GUICHOT	Roger	Pétition au président de la république	pétitionnaire	14/10/2016
DODEMAN	Josette	Pétition au président de la république	pétitionnaire	14/10/2016
CORMIER	Bérénice	Pétition au président de la république	pétitionnaire	14/10/2016
DETCHEVERRY	Mariano	Pétition au président de la république	pétitionnaire	14/10/2016
DETCHEVERRY	Nathalie	Pétition au président de la république	pétitionnaire	14/10/2016
DETCHEVERRY	Léo	Pétition au président de la république	pétitionnaire	14/10/2016
SALIBA	Marie-Christine	Service des douanes	chef	14/10/2016
MUSSET	Philippe	gendarmerie	lieutenant-colonel	14/10/2016
BRIAND	Stéphane	Police aux frontières	major	14/10/2016
MARION	Hugues	IEDOM	directeur	14/10/2016
KETTERLIN	Jean	Poste	directeur	14/10/2016
LAZRAK	Afif	Préfecture Saint-Pierre- et-Miquelon	secrétaire général	14/10/2016

4. Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
ASP	Air Saint-Pierre
ATR	GIE entre le groupe Airbus et le constructeur italien Leonardo.
AVE	Autorisation de Voyage Électronique (visa canadien)
CACIMA	Chambre d'Agriculture, de Commerce, d'Industrie, des Métiers et de l'Artisanat de Saint-Pierre-et-Miquelon
CFDT	Confédération française démocratique du travail
CPS	Caisse de protection sociale
DCTEP	Direction de la cohésion sociale, du travail de l'emploi et de la population
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DGOM	Direction générale des Outremer
DSP	Délégation de Service Public
DTAM	Direction des territoires de l'alimentation et de la mer
ETOPS	<i>Extended Twin Operations = Opérations bi-moteurs étendues</i>
EVASAN	Évacuation sanitaire ou médicale en avion
FO	Confédération générale du travail – <i>Force ouvrière</i>
IEDOM	Institut d'Émission des Départements d'Outremer
SEAC SPM	Service de l'Aviation Civile de Saint-Pierre-et-Miquelon
SPM	Saint-Pierre-et-Miquelon

