



► À 17 h 30, ce soir, le dernier avion d'Air France, Avignon-Orly (Paris) décollera du tarmac d'Avignon-Caumont. Quelques passagers et le personnel navigant profitent de cette dernière des derrières. / PHOTOS VALÉRIE SUAU

ÉCONOMIE / Faute d'être rentable, la ligne Paris - Orly est abandonnée par la compagnie aérienne

Air France quitte le tarmac de l'aéroport d'Avignon

Par **Émilie Saraf**
emilie.saraf@laprovence-presse.fr

Tous le savaient, mais pour beaucoup ce jeudi 31 juillet sonnera la fin d'une histoire.

Ouverte en 1988 sur l'aéroport avignonnois, la liaison Avignon/Orly (Paris) nourrissait tous les espoirs des élus locaux, régionaux et départementaux de l'époque mais aussi des usagers privés comme des professionnels. Et en ce jour de deuil général les réactions sont nombreuses et vives.

Pour la Région Provence-Alpes-Côtes d'Azur la pilule a du mal à passer. Le président Michel Vauzelle continue de trouver qu'il "est tout à fait

“Inacceptable au seul nom du principe de rentabilité.”

MICHEL VAUZELLE

inadmissible de priver, au seul nom de la rentabilité, les habitants d'Avignon d'une liaison aérienne qui leur est indispensable pour leurs déplacements vers la capitale.

Cette fermeture est d'autant plus inacceptable que cette ligne a enregistré en 2007 un taux de fréquentation de plus de 70 000 passagers."

Du côté de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) --encore concessionnaire du site jusqu'en mars 2009



► L'avionneur Air France-KLM avait fini par réduire ses rotations sur Paris Orly passant de 6 à 4 par jour et en réduisant sa capacité de voyageurs de 100 à 50 passagers. / PHOTO V.S.

--, on "regrette vivement l'inflexibilité d'Air France".

Alain Dufaut, sénateur de Vaucluse et conseiller général du canton d'Avignon-ouest, va plus loin. Il pense que "cette fermeture signifiera la fin et la mort de l'aéroport Avignon-Caumont". Reste que pour Air France-KLM, le problème de la rentabilité devenait trop lourd financièrement. "Ce n'est jamais de gaieté de cœur que la compagnie ferme une

de ses lignes mais la situation n'était plus récupérable", indique Hubert Auer, représentant de la compagnie aérienne en région.

"Le marché des hautes contributions est passé l'année dernière de 52 à 38 %. Nous avons tout essayé pour sauver ces quatre rotations. Nous avons commencé avec un Fokker de 100 places, pour finir par un CRJ de 50 places. Nous avons également fait des efforts sur les tarifs et les

abonnements pour recapter une clientèle qui depuis 2001, préfère le train, mais sans succès".

L'association de défense des riverains de l'aérodrome ne se dit pas forcément satisfaite de ce départ. "La ligne Avignon-Paris ne nous dérangeait pas. Ce qui est plus ennuyeux c'est la perte de retombées économiques pour la Région. Ce que nous voulons c'est que l'on réussisse à régler les problèmes de nui-

sances occasionnés par certains vols."

Pour René Aubert, président du développement économique du grand Avignon (Coga), la perte de cette liaison est décevante. "Beaucoup d'entreprises sont déçues. Il faut être fou pour ne pas se battre contre ce genre de fermeture. Nous avons réfléchi au maintien par le biais des collectivités mais il faut revenir aux réalités macros économiques. Le plus important c'est de ne pas baisser les bras et de travailler en cohésion avec les différents acteurs. Il faut proposer au client plus de simplicité."

La Région, qui depuis le transfert de compétence du 1^{er} mars 2007 est propriétaire du site, voit sa situation financière s'améliorer et son déficit passer de 1, 1 million d'€ en 2003 à 36 000€ l'an dernier.

Depuis 2006, de nouvelles destinations ont été ouvertes (voir encadré). L'aviation d'affaires a aussi pris son envol puisque plus de 113 000 passagers ont transité par Avignon. Parallèlement, une procédure d'appel public à concurrence a été lancée en début d'année par la Région, laquelle devrait arrêter son choix d'ici la fin d'année. L'exploitation de l'aéroport devrait prendre la forme d'un contrat d'affermage (Ndlr: contrat de gestion d'un service public) de 7 ans. Plusieurs sociétés comme Veolia Transport, Vinci, ou Keolis sont sur les starting-blocks. ■

LES RÉACTIONS

► **Hélène, touriste**

"J'ai de la famille qui vit sur Avignon, donc tous les étés je prenais 2 fois l'avion en semaine pour éviter le monde. Je réussissais toujours à obtenir des tarifs raisonnables en m'y prenant à l'avance. Je suis très déçue par cette fermeture de liaison car le TGV ne m'intéresse pas du tout car je perds carrément une demi-journée à chaque fois. C'est comme ça, ils ferment toutes les petites lignes les unes après les autres. Ils ont fait pareil entre la Rochelle et l'île de Ré."



/ PHOTOS V.S.

► **Walter, homme d'affaires**

"Tous les lundis matins depuis 16 ans je prends l'avion pour Paris. Je travaille là-bas et j'ai un pied-à-terre à Gordes. J'avais entendu des rumeurs sur la fermeture de la ligne mais je ne savais pas que c'était si tôt! Ils auraient pu attendre septembre, c'est étonnant que ça se passe en plein été. Je vais prendre le TGV désormais mais ça va me faire 20 minutes de plus en voiture. Je préférerais nettement l'avion car j'avais des correspondances pour l'Europe, c'était plus simple. Je suis un client déçu."



/ PHOTO V.S.

► **Annick, hôtelière**

"J'ai un hôtel à Paris, donc je prends l'avion toutes les semaines. Je savais bien que ça s'arrêterait. Je vais savourer ce dernier vol avec une équipe que je commençais à bien connaître et qui me connaissait aussi. Je transporte toujours de gros bagages je ne peux donc pas prendre le train. J'habite sur Orange donc j'irais prendre l'avion à Montpellier. C'est dommage!"



/ PHOTO V.S.

LES CHIFFRES

560 000 €

C'est ce qu'a coûté en 2007 la nouvelle salle d'arrivée-départ de l'aérodrome d'Avignon.

+3.6%

En 2007, l'aérodrome a vu sa fréquentation augmenter avec 73 635 passagers.

46%

C'est la part que représente en 2008, les passagers qui voyagent sur les avions Air France. Le reste étant dispatché entre les différentes compagnies low cost. En 2006, Air France représentait 92 % de part de marché sur Avignon-Caumont.

272 600€

C'est le montant voté lors de l'assemblée du Département participant au fonctionnement des syndicats mixtes au titre de l'exercice 2008.

LE COMMENTAIRE

François Mariani / Président de la CCI de Vaucluse



/ PHOTO LA PROVENCE

"JE REGRETTE L'INFLEXIBILITÉ"

François Mariani veut voir plus loin que la fermeture de liaison Air France. Des projets existent déjà.

"À mon arrivée à la tête de la CCI en 2001, j'ai fait du redressement et du développement portuaire et aéroportuaire une de mes priorités. Tous se sont mobilisés pour soutenir un scénario dit "volontariste" de développement. Mission accomplie avec l'ouverture de nouvelles lignes vers le Royaume-Uni, avec la compagnie Flybe en direction de Southampton en 2006, d'Exter et d'Edimbourg en 2007. Je regrette vi-

vement l'inflexibilité d'Air France qui malgré tous nos efforts conjugués pour rentabiliser et moderniser l'aéroport, refuse de continuer l'aventure avec nous. Air Linair semblait un temps intéressée mais la compagnie n'a finalement pas souhaité relever le défi. Depuis 4 ans, l'aéroport obtient d'excellents résultats. Il ne pèse presque rien dans les comptes des collectivités et la fréquentation dans tous les secteurs est en progression. Nous avons obtenu la certification environnementale ISO14001 et déjà d'autres compagnies étrangères frappent à notre porte pour desservir différentes destinations européennes. Pourquoi la liaison avec Paris serait-elle condamnée? Je suis disponible, avec nos élus, nos équipes pour relever le défi dans sa continuité. ■