

Gilles Darriau : "Pour le trafic fret, Paris-Vatry a de nombreux atouts : accessibilité facile avec des circuits de transit très simples, facilité de traitement, possibilité d'accueillir tous les types d'avions sans risquer de compliquer le trafic aérien...".



Gilles Darriau, directeur général de la SEVE Aéroport Paris-Vatry

"Nous devons saisir TOUTES LES OPPORTUNITÉS !"

Tour d'horizon avec Gilles Darriau de la situation actuelle et des perspectives de l'Aéroport Paris-Vatry en matière de trafic fret, de transport de passagers, de vols d'entraînement, de prestations de maintenance et de démantèlement des avions.

Quelle est aujourd'hui la situation de l'aéroport ?

L'Aéroport Paris-Vatry est sensible à la crise économique actuelle qui est sans précédent. Nous constatons cependant une certaine reprise de l'activité, mais plus sur les marchés américain et asiatique que sur le marché européen qui revient progressivement à la situation d'avant crise. Dans les transports aériens en général, un redémarrage est amorcé depuis fin 2009 sans toutefois ramener la situation au niveau de 2008. On se situe 15 à 20 % en dessous de ce niveau. En France comme en Europe, le secteur est confronté à des problèmes de rentabilité. Sur le marché du passager, nous assistons à une reprise mais avec des conditions de rentabilité peu favorables pour les compagnies qui ont dû baisser leurs tarifs, vendent moins de sièges en première classe et plus en économique, supportent des coûts de carburant encore élevés.

Comment se positionne le marché du fret ?

C'est dans le contexte de crise que nous avons subi l'arrêt d'activité de DHL, même si le groupe était très satisfait des équipements de Paris-Vatry, ainsi que le départ d'Avient vers l'Aéroport de Liège pour un recentrage de ses activités. Avec pour conséquence une baisse de notre activité fret d'environ 80 %.

Nous sommes aujourd'hui dans une situation où il faut tout reconstruire, mais nous ne devons pas nous focaliser sur un seul marché et saisir toutes les opportunités.

Quelles sont les actions prévues à court, moyen et long terme ?

En matière de fret, à court terme, nous devons aller chercher tous les vols charters pour lesquels Paris-Vatry a des atouts : accessibilité facile avec des circuits de transit très simples, facilité de traitement, possibilité d'accueillir tous les types d'avions sans risquer de compliquer le trafic aérien comme cela se passe à Roissy-Charles-de-Gaulle. Les traitements non programmés à l'avance peuvent être assurés sans déstabiliser notre activité. Nous voulons devenir l'aéroport le plus accessible et le plus simple.

Nous devons aussi prendre des parts de marché sur des vols récurrents bien que non considérés comme des vols réguliers et pour tous les types de marchandises. Par exemple, vers la Libye ou la Guinée équatoriale, voire le Moyen-Orient. Un récent accord franco-russe donne à Paris-Vatry l'opportunité d'être l'un des aéroports import-export désignés dans le cadre des relations bilatérales entre la France et la Russie à raison d'un à deux vols par semaine.

Nous sommes en phase de mise en place des programmes entre les deux pays.

Pour le moyen terme, nous souhaitons relancer le trafic de fret périssable en collaboration avec le Salon Agrologistique et en partenariat avec le Conseil général de la Marne et la CCI de Châlons-en-Champagne. A plus long terme, l'axe de travail est d'aborder des marchés très lointains comme l'Asie et de devenir une porte d'entrée reconnue grâce à notre réserve foncière, aux voies de communication et à la proximité de

grands bassins économiques comme l'Ile-de-France, ainsi que de centres névralgiques comme l'Allemagne ou les Pays-Bas. Paris-Vatry bénéficie en effet d'un positionnement stratégique à l'Est de Paris et au carrefour de

voies de communication importantes : l'A4 et l'A26 qui rejoignent l'A5 et l'A19.

Où en est le marché du transport de passagers ?

A partir du 30 juin 2010, Paris-Vatry accueillera des vols de la Compagnie irlandaise à bas coût Ryanair pour deux rotations par semaine (le mercredi et le samedi) avec la Scandinavie : Vatry-Stockholm et Vatry-Oslo. L'ouverture de ces lignes est le fruit d'une action engagée en 2009 par les CCI de Châlons et de

"Nous sommes dans une situation où il faut tout reconstruire, sans se focaliser sur un seul marché."



La plate-forme est idéalement située à l'Est de Paris et au carrefour de voies de communication importantes : l'A4 et l'A26 qui rejoignent l'A5 et l'A19.



Pour 2010, la Seve table sur 7 000 à 10 000 tonnes de fret pour relancer l'activité, grâce à une reprise de parts de marché.

Reims-Epernay dans le cadre de l'association "Aéroport Paris-Vatry Project" à laquelle la Seve (société d'exploitation de l'aéroport) apporte sa contribution, avec le soutien des collectivités locales. Nous voulons amener des passagers de l'extérieur à Paris-Vatry, l'idée étant que l'on peut très bien traiter du fret tout en développant le trafic passagers. Nous avons l'infrastructure, les réserves foncières et les compétences.

Quelle est la notoriété de Paris-Vatry aujourd'hui ?

La communication sur les aéroports est faite par les compagnies low-cost elles-mêmes. Les passagers potentiels ne connaissent pas les aéroports par leur nom, mais par les vols qui leur sont proposés. Nous devons vendre la notoriété de Paris-Vatry aux compagnies aériennes et non aux passagers. En France, cette notoriété est faible aujourd'hui, mais elle s'intensifiera au fur et à mesure que les compagnies étrangères l'utiliseront et le conseilleront à leurs clients ou par l'intermédiaire des agences de voyages, voire des tour-opérateurs. L'un de nos atouts est de pouvoir desservir tout l'Est parisien très facilement, en évitant les embouteillages. Dans un premier temps, l'objectif est de faire transiter par Paris-Vatry des passagers souhaitant se rendre à EuroDisney.

Observez-vous une reprise dans vos autres activités ?

Depuis le début de l'année, nous enregistrons une montée en puissance de l'aviation d'affaires et des vols d'entraînement, notamment avec de nouveaux avions comme l'A380. Nous

accueillons des équipages qui sont quelquefois restés en stand-by du fait de la crise et doivent se remettre à niveau pour maintenir leurs compétences.

Notre atout est la taille de l'aéroport, son équipement performant, sa disponibilité pratiquement 24 h/24 pour programmer des entraînements quand les compagnies le souhaitent. Nous répondons aussi aux attentes du marché de la maintenance et du démantèlement des avions, un secteur que nous allons de nouveau démarcher.

Quels autres partenaires associez-vous à vos actions ?

Nous apportons des services aux compagnies aériennes pour lesquels nous avons toutes les compétences. Mais nous devons prévoir des interactions avec des acteurs locaux comme les professionnels de l'hôtellerie, les taxis, les transports en commun pour des navettes... qui contribuent à l'activité économique locale. Pour le marché du passager, nous travaillons avec le CRT, les CDT 51 et 10, les Offices de tourisme et les CCI pour l'accueil de touristes, l'hébergement des équipages... Les uns ne vont pas sans les autres. Il faut aussi intégrer l'activité des zones logistiques. J'ai beaucoup d'espoir quant à leur réactivation grâce aux actions du Conseil général et de la CCI de Châlons. Ces zones ne sont pas uniquement liées à l'activité aéroportuaire, mais il peut y avoir des projets liant l'aérien et le terrestre. La Seve doit se focaliser sur l'aérien et peut amener des contacts pour le terrestre et inversement. Nous devons jouer la carte de la complémentarité entre partenaires.

Vos infrastructures actuelles sont-elles suffisantes ?

Nous avons des réserves foncières permettant de développer des bâtiments supplémentaires si nécessaire. Il existe aussi une étroite collaboration entre la Seve et la CCI de Châlons pour proposer des locaux, notamment pour l'accueil de prospects : des bureaux situés dans le Centre d'affaires Roger Mallier à l'entrée de la plate-forme aéroportuaire et appartenant à la CCI, ainsi que des bureaux sur l'aéroport.

Quelles sont les perspectives pour 2010 et après ?

Que ce soit pour l'aéronautique, le terrestre ou les deux ensemble, nous devons saisir toutes les opportunités qui se présentent. A court terme, nous devons parvenir à faire refluer la crise économique en prenant des parts de marché grâce à une action commerciale forte et agressive. En 2010, nous tablons sur 7 000 à 10 000 tonnes de fret pour relancer l'activité grâce à une reprise de parts de marché. Pour le transport de passagers, nous voulons tout mettre en œuvre pour pérenniser les lignes avec la Scandinavie, mais aussi pour en concrétiser d'autres.

"Pour le transport de passagers, nous devons vendre la notoriété de Paris-Vatry aux compagnies aériennes."