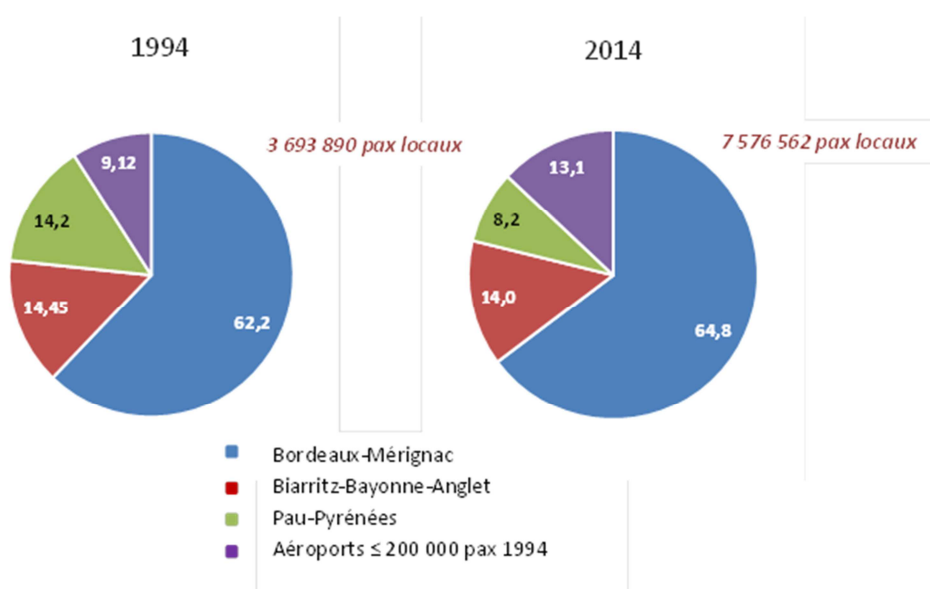


Région Nouvelle Aquitaine

Le maillage régional d'aéroports

Entre 1994 et 2014, le trafic aérien en Nouvelle Aquitaine a doublé et sa concentration sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac s'est légèrement renforcée. Biarritz ayant vu son trafic doubler, sa part régionale reste stable. Celle des plateformes inférieures à 200 000 passagers annuels en 1994, à l'instar de Bergerac, La Rochelle, Limoges ou encore Poitiers, est passée de 9 à 13% en vingt ans. Le trafic de l'aéroport de Pau est resté relativement stable sur la période et recule en part relative.

Répartition du trafic de passagers¹ (%) en 1994 et 2014



Laurent Terral - IFSTTAR-Ecole des Ponts-Université Paris-Est-Marne-la-Vallée – Joséphine Chevalier – CGET – données source DGAC

L'aéroport de Bordeaux est un des aéroports régionaux français qui enregistre la plus forte croissance avec une augmentation de 70% de son trafic sur les sept dernières années (5,78 millions de passagers en 2016). Il s'appuie à la fois sur l'attractivité touristique de Bordeaux et de l'Aquitaine, mais également sur les besoins de mobilité des entreprises et de la population de la région. Les responsables de l'aéroport de Bordeaux souhaiteraient ouvrir des liaisons intercontinentales point à point vers les pays avec lesquels l'Aquitaine a ses principaux échanges économiques (USA) ou touristiques (Asie). L'aéroport s'est engagé dans une politique de maîtrise de l'ensemble de ses coûts d'exploitation et d'amélioration de son accessibilité routière y compris par transports en communs.

L'aéroport métropolitain de Pau (605 000 pax en 2016) répond principalement au besoin de mobilité de grandes entreprises internationalisées (Total, Safran, Euralys, Arkema) avec une forte proportion de cadres, ingénieurs et chercheurs tout en s'appuyant sur des activités militaires (régiment d'hélicoptères de combat, école de parachutisme). La proximité des aéroports de Pau et Tarbes (54 km, 37 minutes) crée une situation de concurrence que complique l'appartenance des plateformes à deux régions différentes.

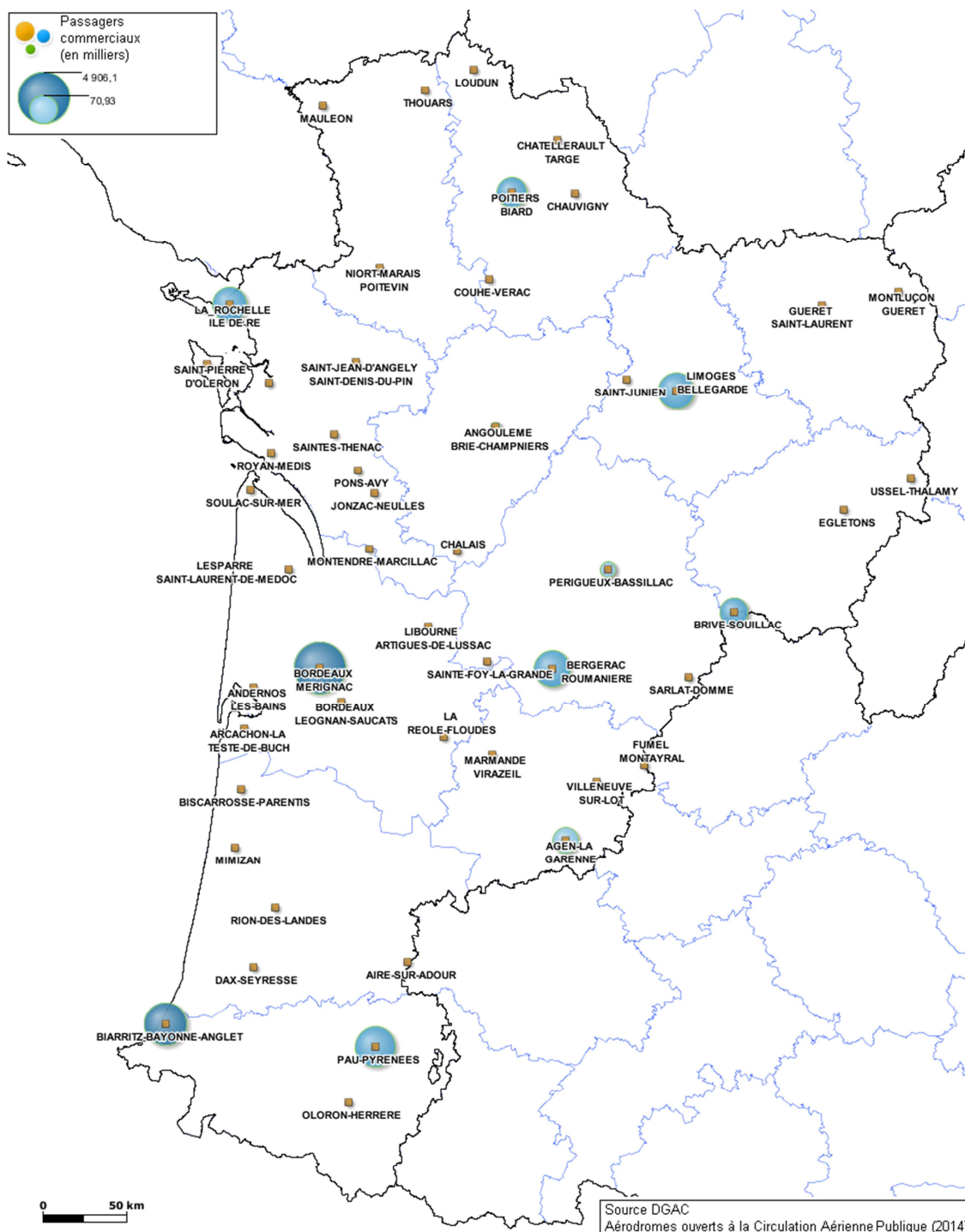
L'aéroport de Biarritz (1 135 000 pax en 2016), dont l'aire d'attraction transfrontalière inclut une partie de San Sébastian, dispose depuis 2016 de liaisons régulières vers trois hubs (Paris, Londres, Madrid). Après

¹ Passagers locaux, c'est-à-dire hors passagers en transit

s’être appuyée sur les compagnies à bas coûts, sa croissance bénéficie de l’arrivée de compagnies traditionnelles telles qu’Iberia ou Swiss.

La forte progression du trafic sur les plateformes secondaires est principalement liée au développement de l’offre des compagnies à bas coûts qui assurent souvent la majeure partie du trafic. Avec des parts de trafic assurées par les compagnies à bas coûts comprises entre 76 et 98%, les plateformes de Limoges (291 000 pax en 2016), La Rochelle (220 000 pax), Bergerac (304 000 pax) ou encore Poitiers (109 000 pax), se trouvent en situation de dépendance vis-à-vis de ces compagnies. Cette situation conduit certaines d’entre elles, comme celles de La Rochelle et de Poitiers, à mettre en place une stratégie de diversification de l’offre aérienne.

Carte des aérodromes de la région Nouvelle Aquitaine

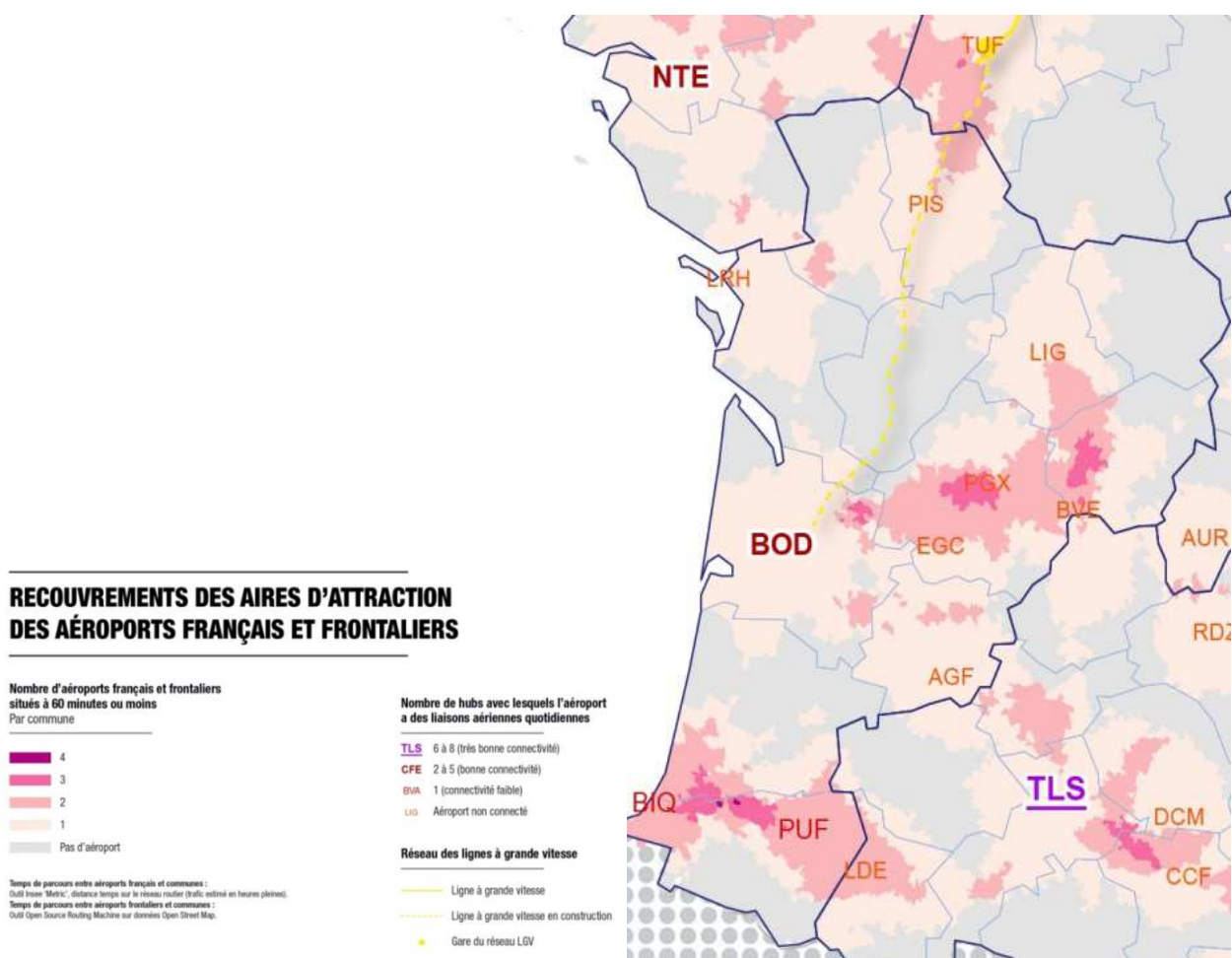


Le développement du transport aérien sur ces plateformes a favorisé l’implantation de résidents étrangers (Britanniques notamment) ayant gardé des liens avec leur pays d’origine. À titre d’exemple, Bergerac, Limoges et Poitiers proposent des lignes vers l’Angleterre, empruntées par de nombreux Britanniques installés en France. La pérennisation des lignes saisonnières à l’année s’appuie sur l’implantation de ces communautés.

Les représentants des plateformes de Pau, La Rochelle, Agen, Limoges, Brive ou Périgueux insistent sur la nécessité de la connexion à Paris – comme destination finale ou au hub intercontinental – pour répondre au besoin de mobilité des entreprises présentes sur leur territoire, liaison qui n’est pas toujours satisfaite : c’est le cas de La Rochelle où des entreprises empruntent la ligne La Rochelle - Londres Stansted pour accéder à l’international et la liaison La Rochelle/Poitiers-Lyon pour rejoindre les métropoles françaises. Certaines plateformes telles que Bergerac soulignent également la nécessité de cette liaison vers Paris dans le cadre de l’attractivité touristique de leur territoire lorsque la desserte ferroviaire n’est pas performante.

Quelques enjeux du maillage régional

Dans le cadre de la loi NOTRe confiant de nouvelles compétences aux Régions, la Nouvelle Aquitaine a engagé en 2016 une réflexion globale portant sur les transports. Elle s’appuie en particulier sur une étude aéroportuaire régionale par l’intermédiaire d’une assistance à maîtrise d’ouvrage dont les résultats sont attendus en 2017. Parallèlement à cette démarche, la Région souhaite mettre en place une stratégie touristique commune.



La mission a relevé les enjeux ci-après pour le maillage aquitain.

Aéroport régional de Bordeaux-Mérignac :

- améliorer l'accessibilité : l'accroissement de sa zone d'attraction passe par une amélioration de son accessibilité routière (congestion de la rocade et des accès), de sa connexion à la gare ferroviaire Saint-Jean et de son accessibilité urbaine par les transports en commun.
- Ouvrir des liaisons internationales directes vers les pays avec lesquels la région a les échanges économiques et culturels les plus importants.
- Renforcer la gouvernance locale de l'aéroport : dès 2015, les élus régionaux et métropolitains se sont positionnés vis-à-vis de l'État en faveur d'une maîtrise majoritaire dans la société aéroportuaire. Cette position soulève soit la question du transfert de propriété de l'État vers la Région, soit celle du mode d'exploitation public ou privé de l'aéroport. Les enjeux sont multiples : maîtrise des dividendes croissants de l'aéroport, ouverture internationale, développement économique autour de l'aéroport.

Maillage régional

- Arrivée de la LGV Sud Europe Atlantique en 2017 : si son impact a été anticipé (perte annuelle estimée à 800 000 personnes la première année) depuis une dizaine d'années par l'aéroport de Bordeaux-Mérignac notamment par une politique active favorisant le développement des liaisons à bas-coûts, l'arrivée de la LGV pose question pour d'autres plateformes, comme celles d'Agen voire Périgueux (TER modernisé + TGV) dont le trafic repose sur des liaisons vers Paris exploitées dans le cadre de délégations de service public. Des réflexions aéroportuaires communes émergent pour anticiper l'avenir : les différents partenaires des plateformes de Bergerac et Périgueux échangent par exemple dans une même structure de gouvernance. Cela pourrait également être le cas de Poitiers et Tours, qui ont des recouvrements de zones d'attraction et des difficultés similaires dues à de faibles trafics.
- Coordination des aéroports proches : comme le montre la carte précédente, les aéroports de Limoges, Brive et Périgueux d'une part, de Pau et Tarbes d'autre part, présentent des recouvrements importants de leurs zones d'attraction. Cela soulève la question de la coordination de leur offre voire de la mutualisation de leur gestion afin de limiter les risques de contentieux, d'optimiser les fonds publics alloués et améliorer la compétitivité des plateformes. Concernant Pau et Tarbes, cela pourrait relever d'une initiative interrégionale.
- Perspectives du développement touristique : développement de l'attractivité de Biarritz en basse-saison, stratégie touristique conjointe sur Pau et Tarbes...
- Impacts du Brexit sur les aéroports fortement dépendants du trafic avec la Grande-Bretagne : incertitudes à terme sur le volume de résidents britanniques qui perçoivent leurs revenus en livres et dont le pouvoir d'achat dépend de la parité monétaire.
- Les services de l'État sont conduits à optimiser leurs moyens de contrôle aérien et de contrôle douanier. Les associer à cette réflexion permettrait de les coordonner avec les priorités régionales.

Janvier 2017

Caractéristiques des principaux aéroports de la région Nouvelle Aquitaine

Aéroports	Propriétaires et exploitants en 2016	Evolution des trafics			Part du trafic bas-coûts 2014	Liaisons à Paris
		Trafic pax locaux 1994	Trafic pax locaux 2004	Trafic pax locaux 2014		
Aéroport régional						
Bordeaux-Mérignac	Propriétaire : Etat Exploitant : S.A. Aéroport Bordeaux Méérignac : Etat (60%), CCI (25%), Région (3,75%), Bordeaux métropole (3,75%) CD 33 (3%) Bordeaux (3%), Mérignac (1,5%)	2 297 376	2 896 480	4 906 103	38%	Roissy CDG et Orly
Aéroport métropolitain						
Pau-Pyrénées	Propriétaire : Syndicat mixte : CR (31%), CD 64 (21%), CA Pau Pyrénées (13%), comm. de communes et communes individuelles Exploitant : Groupement Air'Py composé par la CCI Pau Béarn (51%), Egis Airport Operation (24,5%) et Transdev (24,5%)	525 647	720 422	617 862	-	Roissy CDG et Orly
Aéroports d'import de voyageurs desservant des zones touristiques et résidentielles						
Biarritz-Bayonne-Anglet	Propriétaire : syndicat mixte CD 64 (30%), CD 40 (6,67%), CA Côte basque Adour (30%), CCI (30%), Saint-Jean-de-Luz (3,33%) Exploitant : syndicat mixte	533 847	785 877	1 063 735	35%	Roissy CDG et Orly
La Rochelle-île de Ré	Propriétaire : CCI Exploitant : CCI	38 802	100 231	210 581	86%	-
Bergerac-Roumanière	Propriétaire : syndicat mixte Air Dordogne - CD 24 (49%), CA Bergeracoise (34%), CR (10%), CA Grand Périgueux (7%) Exploitant : société d'expl. de l'aéroport Bergerac Dordogne Périgord (SASU)	23 954	204 027	277 062	98%	
Poitiers	Propriétaire : syndicat mixte (CD 86, CA Grand Poitiers, CCI) Exploitant : Vinci Airp.	33 470	102 868	91 407	76%	-
Aéroports de désenclavement						
Limoges	Propriétaire : syndicat mixte (CR, CD 87, Ville de Limoges, CCI) Exploitant : CCI	118 983	226 844	290 971	87%	Orly (OSP)
Brive-Souillac	Propriétaire et exploitant : syndicat mixte (CA Brive, CD 19, DC 46, CCI Lot, communes de Terrasson-L et de Souillac)	0 ²	0	70 929	22%	Orly (DSP)
Agen-La Garenne	Propriétaire et exploitant : syndicat mixte : CD 47 (71,8%), CA Agen (26,6%), CCI (1%), Ch métiers (0,6%)	31 301	3 714	40 241	-	Orly (DSP)
Périgueux-Bassillac	Propriétaire : CCI Dordogne Exploitant : CA Gd Périgueux	35 886	20 094	5 727	-	Orly (DSP)
Aéroports de proximité ou d'export de voyageurs						
Aéroports d'aviation d'affaires et d'aviation générale						
Angoulême	Propriétaire : syndicat mixte des aéroports de Charente (CD 16, CA Grd Angoulême, CCI, CC Braconne Charente) Exploitant : Edeis (ex SNC-Lavalin)	11 146	5 494	1 386	-	-

NB : trafic 2016 : Brive 66 000 pax, Agen 40 000 pax, Périgueux 6 000 pax, Angoulême 1600 pax

² L'aéroport de Brive-Souillac a ouvert en 2010. C'est l'aéroport de Brive-Laroche qui accueillait du trafic commercial jusqu'alors.