

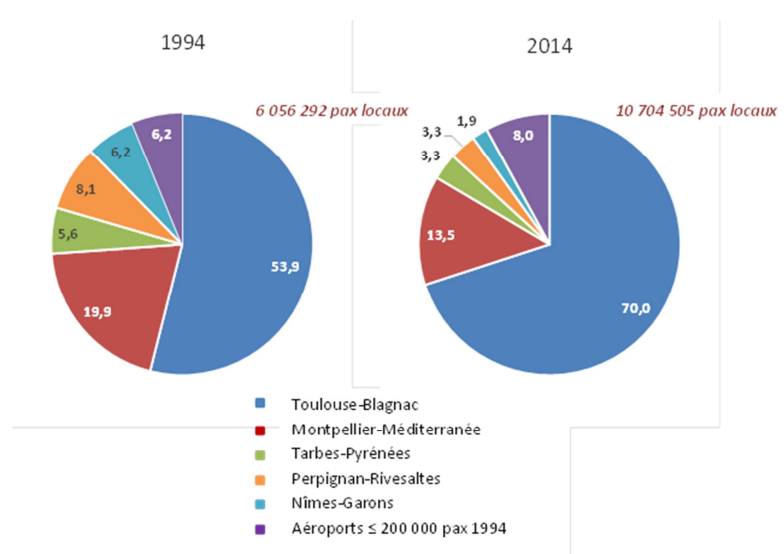
Région Occitanie

Le maillage régional d'aéroports

En raison de sa distance à la capitale parisienne et de son attractivité résidentielle et touristique, la région Occitanie accueille, sur son réseau de neuf aéroports commerciaux, plus de 10 millions de passagers, dont 70 % empruntent l'aéroport régional de Toulouse-Blagnac. Les autres passagers se répartissent pour moitié sur l'aéroport de Montpellier, et pour moitié sur les sept autres plateformes. Les aéroports de la région jouent un rôle essentiel pour la construction aéronautique.

La Région est propriétaire ou actionnaire majoritaire de plusieurs aéroports (Carcassonne et Perpignan) et a la volonté de développer une stratégie régionale aéroportuaire. La problématique des aides d'État est en Occitanie comme dans d'autres régions un sujet important et sensible.

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



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

Entre 2001 et 2016, l'aéroport de Toulouse-Blagnac est passé de 5,2 millions de passagers commerciaux à plus de 8 millions en 2016, progressant de près de 3 millions de voyageurs en quinze ans avec un nombre de mouvements d'avions stable autour de 100 000 par an. Le trafic international est de l'ordre de 40 % et le trafic à bas coûts atteint près de 30 % de la fréquentation globale. Cette forte croissance s'appuie sur le développement de l'offre des compagnies à bas coûts avec une perspective de 12 millions de passagers en 2020. Sous l'impulsion de l'investisseur Casil Europe, l'aéroport dynamise le fonctionnement de l'aérogare (filtrage unique de douze postes, galerie commerçante aval, jetée d'embarquement pour voyageurs des compagnies à bas coûts), les recettes aéronautiques, les recettes commerciales et de valorisation de son domaine (hôtel quatre étoiles). Cet aéroport est essentiel pour la construction aéronautique (Airbus et ATR) tant pour le processus industriel (livraison de pièces ou d'avions commandés) que d'essais. Pour autant, l'aéroport doit faire face à une congestion routière de ses abords, liée à la forte activité industrielle (90 000 emplois sur la plateforme) et à une desserte insuffisante en transports en commun. Le principal enjeu est sa desserte par la nouvelle ligne de métro.

L'aéroport de Montpellier (1,67 millions de passagers en 2016) dessert une zone dynamique aux plans démographique, résidentiel et économique mais est concurrencé par l'aéroport de Marseille,

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

potentiellement par celui de Lyon, bientôt à une heure de TGV, et doit partager son aire d'attraction avec celles de Nîmes et Béziers (voir tableau ci-après et carte p 5). L'aéroport vise un objectif de 2,5 millions de passagers en 2020 en doublant le nombre de destinations et en développant son terminal.

Recouvrement des zones d'attraction à une heure des aéroports de Montpellier, Nîmes et Béziers (nombre d'habitants – 2012) (source CGET)

Aéroports	zones d'attraction	zones exclusives	zones partagées	% pop. partagée
MONTPELLIER-MEDITERRANEE	1 190 420	774 835	415 585	35%
NIMES-GARONS	655 158	378 549	276 609	42%
BEZIERS-VIAS	763 949	458 429	305 520	40%

Les aéroports de Carcassonne, Tarbes, Perpignan, Béziers et Nîmes ont en commun une fonction principale d'import de voyageurs en lien avec l'attractivité touristique et résidentielle des zones desservies.

L'aéroport de Carcassonne (392 000 passagers en 2016) dispose d'atouts : desserte de proximité (touristique, résidentiel) pour les clientèles anglaise, irlandaise et belge, potentiel de développement touristique (canal du midi), diversification possible au bénéfice des communautés magrébines (liaisons affinitaires). Il reste néanmoins fortement dépendant de la stratégie d'une seule compagnie à bas coûts (Ryanair) qui vient d'ouvrir des liaisons sur Toulouse.

L'aéroport de Perpignan (377 000 passagers en 2016) présente des recouvrements de sa zone d'attraction avec celles des aéroports de Gérone et Carcassonne, situés à une heure environ. Moins saisonnière, son activité repose également sur une liaison avec Paris (60 % du trafic) fréquentée par la clientèle d'affaires du tissu économique local, comprenant quelques grandes entreprises (CEMOI). Sous l'impulsion de la région, les aéroports de Perpignan et Carcassonne ont mutualisé des activités.

Situé dans un secteur où le taux de chômage est très élevé, l'aéroport de Béziers (243 500 passagers en 2016) est considéré par les élus locaux comme un outil de développement économique essentiel, permettant d'attirer une clientèle européenne dans ses stations balnéaires et de la fidéliser dans l'arrière-pays (résidences secondaires). L'aéroport s'appuie sur une seule compagnie à bas coûts.

L'aéroport de Nîmes (213 000 passagers en 2016) a développé le même type d'offre en direction d'une clientèle européenne avec une compagnie à bas coûts tout en diversifiant l'activité : offre en direction du Maroc, accueil de la base de sécurité civile de lutte contre les incendies, activités économiques sur la plateforme.

Proches les uns des autres, les aéroports de Nîmes, Montpellier et Béziers présentent des destinations concurrentes (Londres, Fez), subventionnées pour la plupart.

L'aéroport de Tarbes (282 000 passagers en 2016) assure plusieurs fonctions : liaison à Paris, accueil de touristes européens, particulièrement pour le pèlerinage de Lourdes, activités industrielles aéronautiques. Il dispose d'installations adaptées à l'accueil de voyageurs handicapés et malades. Il est confronté à une érosion de sa fréquentation touristique et à la proximité de l'aéroport de Pau (54 km, moins de 40'). La

qualité de ses infrastructures est appréciée de l'industrie aéronautique (Daher, Tarmac pour la déconstruction...) très présente sur la plateforme.

Recouvrement des zones d'attraction à une heure des aéroports de Tarbes et Pau (nombre d'habitants – 2012) (source CGET)

Aéroports	zones d'attraction	zones exclusives	zones partagées	% pop. partagée
PAU-PYRENEES	599 297	360 656	238 641	40%
TARBES-LOURDES PYRENEES	496 692	314 703	181 989	37%

Aéroports de désenclavement, les plateformes de Castres et Rodez ont pour principale fonction d'assurer une liaison quotidienne avec Paris, subventionnée (OSP) par l'État et les collectivités locales et essentielle aux bassins industriels locaux. L'aéroport de Rodez soutient également le développement de lignes touristiques en s'appuyant sur deux compagnies à bas coûts.

Quelques enjeux du maillage régional

Le maillage aéroportuaire d'Occitanie présente des enjeux régionaux importants.

- Sur la côte méditerranéenne et dans les Pyrénées, des concurrences entre plateformes proches les unes des autres soulèvent des questions de coopération aéroportuaire et de régulation régionale dans la mesure où ces concurrences sont entretenues par des fonds publics.

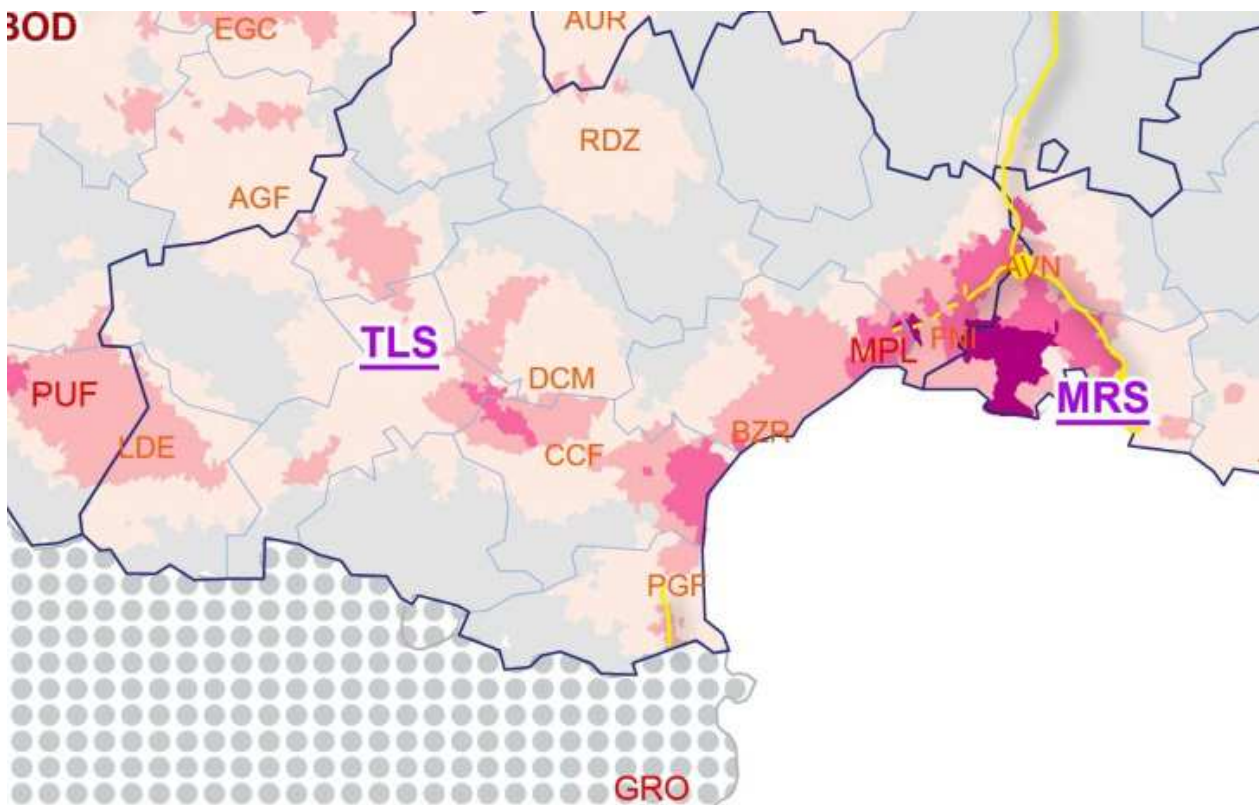
Une nouvelle étude régionale portant sur les retombées socio-économiques du transport aérien est en cours de lancement, dans le prolongement des études précédemment conduites à l'échelle de l'ancienne région Languedoc-Roussillon, réalisées par le cabinet de conseil BIPE en 2013.

Dans le cadre du schéma aéroportuaire en cours, la mission recommande à la région de dresser, en lien avec les services de l'État en charge des activités régaliennes sur les aéroports, **un état de l'ensemble des financements publics affectés aux aéroports** (y compris transferts de péréquations) afin d'apprécier les perspectives d'optimisation et de traiter les situations non conformes aux règles de concurrence.

Elle recommande également, qu'à l'initiative des régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine, une coordination des activités des aéroports de Pau et Tarbes devienne effective, en lien notamment avec des projets de développement touristique. En 2016, l'État a coordonné le contrôle aérien des deux aéroports.

- La relance de l'attractivité touristique de son territoire par la région Occitanie constitue sans doute le dossier le plus important pour le maillage aéroportuaire, car beaucoup de petites plateformes marquent un tassement de leur fréquentation touristique. Il s'agit à la fois de cibler de nouvelles clientèles internationales et de requalifier l'offre touristique pour qu'elle corresponde à leurs attentes.

Recouvrement des aires d'attraction à une heure des aéroports d'Occitanie



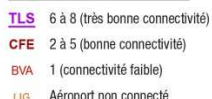
RECouvreMENTS DES AIRES D'ATTRACTION DES AÉROPORTS FRANÇAIS ET FRONTALIERS

Nombre d'aéroports français et frontaliers situés à 60 minutes ou moins
Par commune

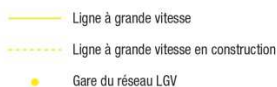


Temps de parcours entre aéroports français et communes :
Outil Insee 'Metric', distance temps sur le réseau routier (trafic estimé en heures pleines).
Temps de parcours entre aéroports frontaliers et communes :
Outil Open Source Routing Machine sur données Open Street Map.

Nombre de hubs avec lesquels l'aéroport a des liaisons aériennes quotidiennes



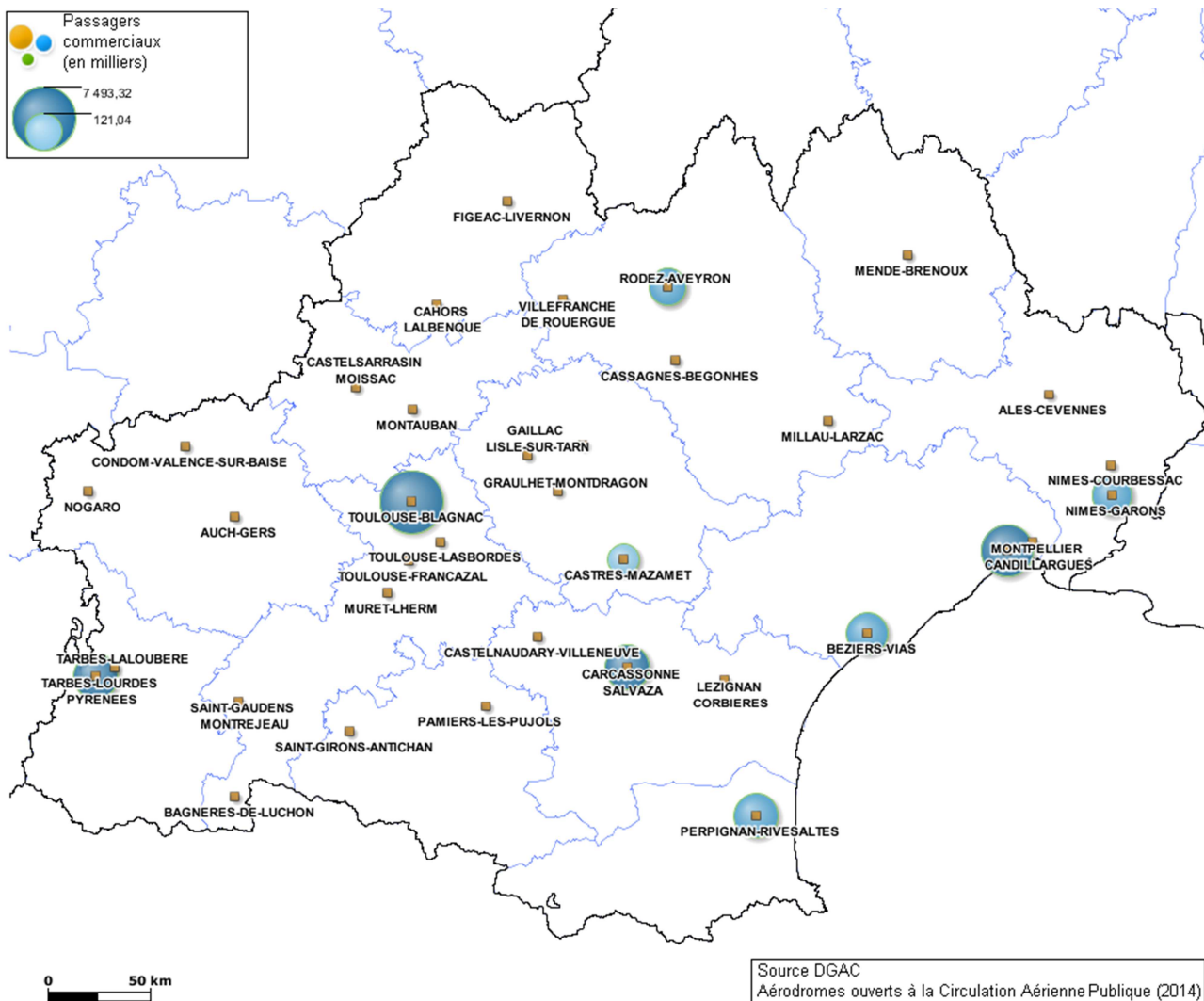
Réseau des lignes à grande vitesse



- L'accessibilité des plateformes se pose à la fois sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac (desserte par métro, saturation routière) et les aéroports languedociens (saturation routière estivale, accès tramway de l'aéroport de Montpellier).
- Pour pouvoir être mis en œuvre, le schéma aéroportuaire régional devra traiter de questions importantes de gouvernance : prises de part de la région (voire transfert d'aéroports à la région) dans les aéroports, coordination avec les départements, création de sociétés aéroportuaires par groupes d'aéroports, mise en place d'un fonds régional d'aide à l'ouverture de lignes.

Impliqués dans les syndicats mixtes de six aéroports (hors aéroports d'État), les départements s'interrogent sur leur rôle futur dans le cadre des nouvelles compétences définies par la loi NOTRe.

Carte des aéroports d'Occitanie



Caractéristiques des principaux aéroports de la région Occitanie

Aéroports	Propriétaires et exploitants en 2016	Evolution des trafics entre 1994, 2004 et 2014			Part du trafic bas- coûts 2014	Liaisons à Paris
		Trafic pax locaux 1994	Trafic pax locaux 2004	Trafic pax locaux 2014		
Aéroport régional						
Toulouse-Blagnac	Propriétaire : État Exploitant : S.A. Aéroport Toulouse-Blagnac : Casil Europe (49,9%), État (10%), CR, CD, Toulouse Métropole, CCI Toulouse	3 266 975	5 563 027	7 493 322	26%	Roissy CDG et Orly
Aéroport métropolitain						
Montpellier-Méditerranée	Propriétaire : État Exploitant : S.A. Aéroport Montpellier- Méditerranée (État (60%), CCI (25%), CD 34 (7%) CR (6,5%), Pays de l'Or Agglomération (1%), Montpellier Méditerranée Métropole (0,5%))	1 206 748	1 325 761	1 442 246	32%	Roissy CDG et Orly
Aéroports d'import de voyageurs desservant des zones touristiques et résidentielles						
Carcassonne-Salvaza	Propriétaire : Conseil régional Exploitant : Transdev (→04/18)	22 144	273 643	412 467	100%	-
Tarbes-Lourdes-Pyrénées	Propriétaire : Syndicat mixte Pyrenia (CR (35%), CD 65, CC Canton d'Ossun, CA Grand Tarbes, CC Pays de Lourdes) Exploitant : Edeis (ex SNC Lavalin) (→12/20)	518 104	408 253	387 793	14%	Orly (DSP)
Perpignan-Rivesaltes	Propriétaire : syndicat mixte CR (70%), CD 66, CA Perpignan Méditerranée Exploitant : Transdev (→ 04/18)	493 101	445 295	354 399	34%	Orly
Béziers-Vias	Propriétaire : syndicat mixte : CA Béziers M., CA Hérault Méditerranée, Thau agglo, CC la Domitienne, CCI Hérault, CD 34 Exploitant : syndicat mixte (régie)	85 020	34 552	242 121	100%	Beauvais
Nîmes-Garons	Propriétaire : ETAT avec délégation au syndicat mixte (CA Nîmes Métropole, CA Alès Agglomération, CD 30 Exploitant : Edeis (ex SNC Lavalin) (→ 12/19)	341 052	156 155	207 505	99%	-
Aéroports de désenclavement						
Rodez-Aveyron	Propriétaire : syndicat mixte CD 12 (75%), CCI, CA Rodez Agglomération Exploitant : société anonyme d'économie mixte locale Air 12 (→ 06/22)	76 132	143 581	121 041	48%	Orly (OSP)
Castres-Mazamet	Propriétaire : syndicat mixte : CD 81, CCI 81, CA Castres, 20 communes Exploitant : CCI (→ 04/24)	31 808	18 611	43 531	-	Orly (DSP)
Aéroports d'aviation d'affaires et générale						
Toulouse-Francazal	Propriétaire : Etat Exploitant : Edeis (ex SNC Lavalin)					
Albi-le Séquestre	Propriétaire : Ville d'Albi					
Auch-Gers	Propriétaire et exploitant : syndicat mixte					
Figeac-Livernon	Propriétaire : ville de Figeac					