

Disposer de lignes régulières annuelles¹ : un enjeu pour satisfaire les besoins de mobilité des entreprises locales

Pour beaucoup de plateformes où le motif de déplacement «affaires» est majoritaire, cette part représente généralement entre 60 et 70% du trafic total². Pour ces aéroports, disposer d'une ligne régulière annuelle constitue un enjeu : elle doit permettre de satisfaire les besoins de mobilité des cadres et personnels d'entreprises locales. Cet enjeu concerne notamment les petites plateformes desservant des villes moyennes plus ou moins enclavées disposant d'un bassin industriel dynamique.

La nécessité d'une desserte régulière vers Paris est couramment justifiée par les acteurs économiques et politiques comme une condition de maintien du tissu économique local. Sont concernés des petits et moyens aéroports tels qu'Agen (36 000 passagers en 2014³), Aurillac (24 000), Brive (63 000), Le Puy (6 700), Rodez (140 000) Castres (42 000). A titre d'exemple, la ligne Castres-Paris Orly permettrait, selon les élus auditionnés, de « *maintenir un tissu industriel de 36 000 emplois dans la chimie et la pharmaceutique* ». Autre illustration de l'importance de la liaison à Paris, le syndicat mixte de l'aéroport d'Agen a rouvert la ligne après une interruption de deux ans, suite aux demandes insistantes des acteurs économiques locaux. L'importance de la liaison aérienne à Paris illustre la dépendance des entreprises locales à des centres de commandement, mais également la relation à des partenaires et des clients, situés à l'extérieur.

Dans certains cas, ce n'est pas tant la liaison vers Paris en tant que destination finale qui est recherchée mais l'accès à un hub intercontinental en raison de l'internationalisation du tissu économique local. À défaut d'une desserte possible vers Paris (situation géographique, concurrence LGV), une solution de substitution est la desserte des métropoles régionales. L'aéroport de Caen offre ainsi une connexion au hub de Lyon, métropole avec laquelle il existe des échanges économiques (siège de Renault Trucks basé à Lyon et usine à Caen, et qui a longtemps été le client le plus important de l'aéroport de Caen) mais qui permet également, pour 40% des passagers de la ligne, d'effectuer une correspondance afin de se rendre vers Nice, Marseille, Strasbourg ou encore Toulouse.

L'enjeu de la connexion à un hub international tient à la présence d'établissements multi-localisés tournés vers l'étranger, à l'instar des besoins du tissu économique à Pau (ex : siège de Turboméca qui dispose d'une dizaine d'établissements dans le monde ; siège en Europe du groupe japonais Toray et site d'une usine de production ; site de production du groupe Lindt ; centre mondial R&D du groupe Total) ou à Perpignan (siège social de Cémoi, plusieurs usines en France et à l'étranger). Inversement, la connexion à un hub permet aux clients -notamment étrangers- de ces entreprises d'être accueillis sur place via Paris.

¹ Selon la définition donnée par le règlement CE 1008/2008, les vols réguliers sont organisés de façon à assurer une liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus, soit selon un horaire publié, soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'ils font partie d'une série systématique évidente. Les capacités de transport sont de plus vendues individuellement et mises directement à disposition du public. Les vols réguliers sont à différencier des vols charters. Les lignes régulières peuvent être annuelles ou saisonnières.

² Source SABRE 2014

³ L'année de référence est 2014 pour l'ensemble des données de trafic de cette fiche

Lors des auditions, l'enjeu de la desserte régulière a été exprimé différemment en fonction du rapport des territoires à l'enclavement. La possibilité d'un aller-retour quotidien en avion a été régulièrement évoquée, de façon d'autant plus marquée que les alternatives à l'avion (desserte ferroviaire à grande vitesse ou autoroutière) ne sont pas satisfaisantes. C'est notamment le cas des territoires situés dans les régions du sud, du sud-ouest et dont le temps de parcours en train vers Paris reste très important (Perpignan 6h, Tarbes 7h30, Castres 7h30, Rodez 5h30, Pau entre 5h30 et 6h30).

Le développement de lignes régulières saisonnières : un appui au renforcement de la vocation touristique de certains territoires

Pour les aéroports desservant des zones touristiques, l'ouverture de lignes régulières saisonnières (estivales ou hivernales) par les acteurs locaux est généralement motivée par la volonté de renforcer la vocation touristique de leur territoire.

La France, dont l'activité touristique représente 7,4 % du PIB, est la première destination mondiale en volume avec 84,5 millions d'arrivées de touristes internationaux en 2015. Le tourisme français est caractérisé par une dynamique d'internationalisation des flux pour laquelle l'accessibilité et la connectivité aérienne sont des enjeux majeurs.

Cette dynamique est alimentée par le développement des séjours courts : un touriste étranger sur deux séjournant en France y passe trois nuits au plus et cette tendance s'appuie beaucoup sur le développement du tourisme urbain. Ces évolutions interrogent les stratégies touristiques des territoires. Parce qu'il est *« primordial de parvenir à une meilleure répartition des flux touristiques sur le territoire et de capitaliser sur la "collection de destinations" qu'offre le pays »*, Atout France, l'agence de développement touristique de la France, a œuvré à la signature de 20 contrats de destination permettant de fédérer l'ensemble des acteurs du tourisme autour d'une marque de territoire, identifiable à l'international, afin de mieux structurer l'offre et de d'améliorer sa visibilité. Ces contrats concernent à la fois des villes telles que Paris, Lyon, Bordeaux, Biarritz mais également la Provence, la Bourgogne, le Val de Loire, la baie du Mont-Saint-Michel, la Bretagne, la Corse, la Champagne, l'Alsace, la Dordogne ou encore les Alpes.

Dans le cadre de la promotion touristique de ces territoires, les aéroports –particulièrement les aéroports régionaux- ont un rôle à jouer à travers l'offre qu'ils proposent en matière de liaisons commerciales régulières, saisonnières ou annuelles. Les lignes régulières saisonnières peuvent compléter une ou plusieurs lignes régulières annuelles mais également une offre en matière de vols charters. On observe un grand nombre de liaisons saisonnières avec les pays d'Europe du Nord (Grande-Bretagne, Irlande, Belgique, Pays-Bas...) opérées par des compagnies à bas-coûts. Elles peuvent traduire la stratégie de certains territoires à jouer la carte d'une économie pleinement tournée vers le tourisme, envisageant ces liaisons au regard des retombées économiques touristiques qu'elles entraînent. Leur aéroport a pour fonction principale l'import de voyageurs. C'est le cas de l'aéroport de Béziers dont l'activité repose sur une saisonnalité forte : il offre sept lignes saisonnières desservant principalement des destinations d'Europe du Nord (Oslo, Stockholm, Edimbourg, Düsseldorf, Manchester, Bristol et Bastia) venant s'ajouter à deux lignes annuelles vers Düsseldorf et Londres Luton. Autre exemple, l'aéroport de Toulon, présenté par son exploitant comme *« un aéroport de niche à l'attractivité naturelle situé dans le premier département touristique après Paris »*, propose dix lignes régulières dont trois annuelles (Paris-Orly, Brest et Bruxelles-Charleroi) et a pour objectif le développement de lignes saisonnières domestiques. Les territoires de tourisme de montagne jouent aussi la carte des dessertes saisonnières, à l'instar de l'aéroport de Grenoble relié durant la saison hivernale

à l'Europe du Nord et de l'Est (Royaume-Uni, Irlande, Pays-Bas, Suède et Pologne) par des liaisons régulières saisonnières venant s'ajouter aux vols charters.

Selon Philippe Mantei, directeur général d'Atout France, « *les résidences secondaires, dont 10% appartiennent à une clientèle internationale, dessinent certaines lignes aériennes* ».

En effet des vols initialement saisonniers finissent parfois par être proposés toute l'année, cette évolution reposant sur l'équilibre entre les trafics import et export. La pérennisation des lignes saisonnières peut s'appuyer sur l'implantation d'une communauté étrangère et favoriser en retour le maintien de cette dernière. La population résidentielle étrangère (britannique, hollandaise, belge) constitue une ressource importante en matière de développement local pour certains territoires, notamment du centre-ouest et du sud et du sud-ouest. La population issue de ces communautés est composée à la fois de retraités et d'actifs ayant acquis une résidence, vivant entre deux pays ou ayant gardé des liens forts avec le pays d'émission, ou encore pratiquant le télétravail. La prise en compte des communautés étrangères établies dans ces régions se traduit par la mise en place d'un nombre restreint de liaisons avec les pays d'émission. L'aéroport de Poitiers propose ainsi une ligne régulière annuelle vers Londres Stansted (en plus de la ligne domestique sous OSP La Rochelle-Poitiers-Lyon) qui représente près de la moitié du trafic total. Selon Bruno Belin, président du syndicat mixte de l'aéroport, elle est empruntée par des Britanniques installés dans la région à la fin des années 1990 et qui représentent jusqu'à 15% de la population dans certains cantons ruraux. A Limoges, les collectivités ont développé une stratégie proactive d'attraction de résidents étrangers pour favoriser un renouveau démographique. L'aéroport offre deux lignes régulières annuelles hors lignes domestiques (Londres Stansted et Nottingham), complétées par de multiples lignes saisonnières vers d'autres destinations anglaises mais également vers le sud de l'Europe. L'activité de l'aéroport de Bergerac repose également sur une importante communauté de résidents anglais, actifs et retraités.

Des plateformes reposant sur des lignes fonctionnant essentiellement à l'export, une opportunité de développement local moindre ?

Certaines plateformes sont caractérisées par une part très majoritaire de trafic export ce qui offre une vision plus nuancée de l'impact économique local. Pour les plateformes de Dole ou Metz-Nancy-Lorraine, les lignes sont présentées par les acteurs locaux comme des opportunités de voyage offertes à la population locale mais aussi comme un moyen de satisfaire les demandes de déplacements affinitaires⁴.

A l'aéroport de Dole, selon son exploitant, la part de trafic export est de 80%. Le président du syndicat de l'aéroport souligne que « *les lignes ouvertes vers le Maghreb et le Portugal (vols affinitaires) sont considérées comme pertinentes car elles répondent aux besoins d'une clientèle fidèle qui est très attachée à cet équipement* ». L'aéroport constituerait ainsi un « *outil de service public* ». L'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine, dont un tiers du trafic est assuré par des charters opérant des liaisons avec l'Afrique du Nord et un autre tiers est commercialisé par des tour-opérateurs vers des destinations du sud de l'Europe, est quant à lui présenté comme « *un aéroport d'aménagement du territoire* », en lien avec son implantation à mi-chemin de Nancy et Metz.

Les plateformes de Vatry et Saint-Etienne sont dans une situation comparable, leur part du trafic export s'élevant respectivement à 81% et 80% en 2014 (source SABRE).

⁴ Tourisme affinitaire : revenir plus ou moins régulièrement sur les lieux de ses origines familiales avérées, supposées ou imaginaires pour y faire des séjours de vacances et de loisirs.

Un trafic essentiellement export sur des lignes dites «touristiques» soulève la question des retombées économiques locales en raison de la faiblesse du trafic import, voire de la viabilité de certaines plateformes. Sur ce sujet, la mission a enregistré des positions opposées d'un territoire à l'autre, certains responsables territoriaux déclarant ne « *subventionner que ce qui peut apporter de la richesse au territoire, autrement dit pas de lignes d'export* ».

Un modèle alternatif à l'aéroport commercial : l'aéroport d'aviation d'affaires et générale

Si un grand nombre de plateformes, même modestes au regard de leur trafic, mettent en avant l'enjeu que représente pour le développement économique de leur territoire le développement de lignes commerciales régulières, annuelles ou saisonnières, d'autres ont fait le choix de s'orienter vers un modèle alternatif sans pour autant renoncer à répondre aux besoins de leur territoire. Ce modèle est caractérisé par une mixité d'activités relevant de l'aviation d'affaires, de missions de service public, d'activités liées à l'aérien et d'aviation générale.

En effet, certaines plateformes ont perdu l'unique ligne régulière annuelle qui les reliait généralement à Paris, telles Cherbourg ou Saint-Brieuc, ou à une métropole régionale à l'instar des aéroports de Rouen et du Havre qui ont perdu leur liaison avec Lyon.

Dans quelques cas, la relance d'une activité commerciale régulière reste toujours présentée par les élus locaux comme une priorité parce qu'elle constituerait un facteur facilitateur d'échanges économiques. La réouverture d'une ligne régulière au départ de l'aéroport de Rouen vers une ou des métropoles européennes serait sollicitée par les entreprises locales, selon la CCI Seine Mer Normandie, membre du syndicat mixte de l'aéroport.

A contrario, d'autres plateformes n'ont plus cet objectif : le syndicat mixte de l'aéroport de Dijon s'est ainsi orienté vers une stratégie reposant sur le développement de l'aviation d'affaires (des chefs d'entreprises seraient prêts à investir dans des avions basés), l'aviation générale et les vols sanitaires (transport d'organes), tout en suscitant des activités nouvelles valorisant les actifs immobiliers de la plateforme. Le maintien de l'aéroport est étroitement associé à la stratégie de développement touristique de la Bourgogne (candidature au patrimoine de l'UNESCO, label Cité de la Gastronomie, œnotourisme) qui comprend un segment de clientèle haut de gamme (avions privés ou avions d'affaires).

L'aéroport de Cherbourg (voir monographie spécifique en annexe A5 pp 25-29) s'est également repositionné sur le segment charter, l'aviation d'affaires, l'aviation générale (aviation sportive et de loisirs) et l'aviation de service public (surveillance maritime, sécurité civile, évacuations sanitaires et de transplants) afin de conserver ces multiples services au territoire. Le choix retenu par les collectivités a été de ne plus soutenir de lignes commerciales régulières qui requerraient un financement public élevé. Selon l'exploitant SNC-Lavalin, les vols charters vacances constituent une offre appréciée par la population cherbourgeoise et contribuent au dynamisme des voyagistes et agents de voyages locaux. Les vols d'affaires accueillis par l'aéroport sont quant à eux un outil important pour les entreprises localement implantées, notamment Areva, EDF Flamanville, DCNS et CMN Yacht.

SNC-Lavalin souligne que l'aviation d'affaires facilite l'insertion du tissu économique local dans les échanges économiques. Elle offre aux entreprises rapidité et souplesse pour le déplacement de leur personnel, par exemple en direction des différents établissements de leur entreprise (siège des filiales, sites de productions chantiers, etc.), des sites de leurs fournisseurs ou encore pour rencontrer des clients. A titre

d'exemple, l'aéroport d'Annecy permet à des groupes comme Botanic ou GDP Vendôme de rejoindre efficacement leurs nombreux établissements répartis à travers la France. L'aéroport de Troyes facilite les déplacements vers le site Michelin spécialisé dans la fabrication de pneumatiques agricoles au siège situé à Clermont-Ferrand et aux autres sites. L'aviation d'affaires permet également aux entreprises d'accueillir leur clientèle aisément et avec un haut niveau de service, à l'instar de l'aéroport d'Angoulême grâce auquel les acheteurs étrangers se rendent dans de grandes maisons productrices de Cognac ou de l'aéroport de Saint-Brieuc pour les groupes agro-alimentaires.

Le maintien de plateformes en soutien aux activités industrielles aéronautiques locales

Le maintien de certaines plateformes est justifié par les acteurs locaux par le développement d'activités industrielles aéronautiques (stockage d'avions, maintenance aéronautique, fabrication et essai de drones, école de pilotage, école de formation, ...) et les emplois qui y sont liés. Ces activités sont présentes sur des plateformes aux profils différents mais les plateformes petites et moyennes seraient de manière générale plus adaptées à ces activités que les grandes plateformes où les infrastructures et créneaux de vols sont plus saturés.

Voici ci-après quelques exemples illustrant cette dimension économique d'aéroports.

Aéroports sans liaisons régulières : l'aéroport de Morlaix héberge le centre de maintenance de la compagnie Hop !, soit environ 400 emplois. L'aéroport de Dinard accueille l'entreprise Sabena Technics forte de 550 emplois. L'aéroport de Châteauroux est un important centre de formation (pompiers, pilotes ...) ainsi qu'un centre industriel (ATE ...).

Aéroports avec un faible niveau de trafic régulier : si l'aéroport d'Avignon dispose encore de quelques lignes régulières (dont trois vers l'Angleterre, le total ne représentant qu'environ 10 000 passagers), c'est surtout en termes de développement économique que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur envisage le maintien de la plateforme dans la mesure où elle accueille déjà 50 entreprises liées à l'aéronautique et 240 emplois directs (ex : RTE). La plateforme se positionne sur le développement d'un pôle stratégique industriel devant rassembler à terme 1 000 emplois, avec un volet formation (sur les métiers et qualifications aéronautiques et aéroportuaires) en support du cluster SAFE. Cette stratégie s'appuie sur une réserve foncière importante sur laquelle seront aménagés 100 000 m² de SHON. Selon le directeur de l'aéroport, *«sans les petites et moyennes plateformes, la formation et l'industrie aéronautiques se délocaliseraient»*. Cette valorisation du domaine aéroportuaire doit également permettre à l'aéroport d'atteindre l'équilibre financier.

Aéroports avec un trafic régulier notable : l'aéroport de Lourdes-Tarbes accueille une activité industrielle importante avec notamment la présence du constructeur d'avions DAHER-SOCATA et la société de déconstruction d'aéronefs TARMAC AEROSAVE.

Les grands aéroports régionaux ont une activité industrielle mieux connue : Toulouse (AIRBUS, ATR), Marseille (AIRBUS Hélicoptères), Bordeaux (DASSAULT Aviation, TAT ...).

Les plateformes accueillant des activités industrielles aéronautiques n'échappent pas aux situations de concurrence. Ainsi, pour implanter la chaîne de production de l'avion électrique d'Airbus E-Fan, le groupe AIRBUS a préféré le site de l'aéroport de Pau à celui de Bordeaux.

Des situations de concurrence entre plateformes voisines

Dans cette course à l'attractivité qui anime les territoires, certaines plateformes proches se retrouvent en situation de concurrence. Ce n'est pas tant la proximité des plateformes qui crée cette situation mais le fait que les liaisons aériennes au départ de ces plateformes soient identiques ou très semblables.

Les plateformes de Deauville et Caen proposent chacune une desserte vers un aéroport londonien, opérées par des compagnies aériennes différentes (respectivement Ryanair et flybe). La ligne au départ de Caen est assurée annuellement, celle proposée par l'aéroport de Deauville est quant à elle saisonnière. Les responsables des aéroports de Caen et de Deauville n'ont pas la même perception de cette situation de concurrence.

En région Occitanie, les aéroports de Nîmes (205 800 passagers) et Béziers (244 700 p) se trouvent tous deux à proximité de l'aéroport de Montpellier (1,5 M p). Sur neuf lignes proposées au total (annuelles et saisonnières confondues) au départ de Béziers, seules deux destinations sont également proposées à Montpellier. En revanche, l'aéroport de Nîmes est envisagé comme un concurrent : trois lignes sur quatre sont en effet également proposées au départ de Montpellier. Cela soulève la question de la coopération de ces aéroports.

Des aéroports d'aviation d'affaires complémentaires de grands aéroports

La proximité d'un grand aéroport constitue une opportunité pour les petites ou moyennes plateformes qui cherchent à réorienter leur activité. En accueillant tout ou partie de l'aviation d'affaires, elles permettent à au grand aéroport d'augmenter sa capacité d'accueil d'aéronefs moyen et long courrier, voire de traiter une situation de saturation. La plupart des aéroports de plus de 3 millions de passagers disposent d'une plateforme dédiée à l'aviation d'affaires (Le Bourget, Bron, Cannes-Mandelieu, Francal).

En compétition avec l'aéroport de Chambéry, l'aéroport d'Annecy s'est réorienté vers l'aviation générale et d'affaires et souhaite se positionner en complémentarité de l'aéroport de Genève, troisième aéroport d'affaires européen après Le Bourget et Londres, qui accueille 50 000 mouvements d'aviation d'affaires et doit faire face à une situation de quasi-saturation.

L'accessibilité terrestre des plateformes aéroportuaires, un enjeu longtemps négligé mais essentiel à leur attractivité

La congestion des accès routiers et autoroutiers, l'absence de desserte ferroviaire ou l'insuffisance des liaisons assurées par des transports collectifs entre centre-ville et aéroport pèsent sur l'attractivité de certaines plateformes.

L'aéroport de Bordeaux voit sa «*zone de chalandise contractée en raison de la saturation régulière de la rocade de l'agglomération*», d'où son engagement dans deux projets de transports collectifs. Un bus à haut niveau de service (BHNS) devrait être mis en service courant 2018 et reliera le futur pôle d'échange multimodal de Mérignac, proche de l'aéroport, où un cadencement TER sera assuré. Le tramway devrait être prolongé jusqu'à l'aéroport au deuxième semestre 2019 et reliera la gare Saint-Jean.

Autre aéroport régional déplorant la saturation de ses accès routiers, Toulouse-Blagnac estime que cette situation devient «*un frein au développement des entreprises*». La desserte de l'aéroport par la nouvelle ligne de métro est jugée indispensable, en complément d'une ligne de tramway mise en service en 2015.

D'autres aéroports soulignent cette problématique, à l'instar de celui de Rennes qui se trouvera encore à deux kilomètres du terminus du métro après sa prolongation. L'aéroport de Clermont-Ferrand estime quant à lui «*qu'une amélioration de la desserte en transports collectifs devient impérative avec l'accueil de la clientèle à bas-coûts*».

Certains aéroports bénéficient cependant d'une bonne accessibilité, à l'instar de l'aéroport de Strasbourg desservi par TER depuis la gare centrale, avec une fréquence de 15 minutes et une durée de trajet de 10 minutes. Quant à l'aéroport de Bâle-Mulhouse un projet de desserte ferroviaire le placerait à moins de 50 minutes de l'agglomération de Strasbourg.