

Pour améliorer la compréhension du maillage aéroportuaire, la mission s'est appuyée principalement sur les témoignages et informations communiquées par les élus et responsables rencontrés lors de ses déplacements. Parallèlement, elle a croisé ces informations qualitatives avec une analyse statistique multicritères, combinant données de trafic et données territoriales, dont l'intérêt est de mettre en évidence des niveaux de vulnérabilité des aéroports.

Une analyse statistique multicritères

Multicritère, cette analyse s'emploie à dépasser le seul indicateur du volume de trafic en se basant, non pas sur des caractéristiques qui prévaudraient les unes sur les autres, mais sur des caractéristiques principales et secondaires.

Analyse multicritère établie par la DGAC : les indicateurs retenus

- Volume de trafic (pax locaux) 2014, source DGAC
- Part du marché français 2014, source SABRE (pourcentage de passagers dont le point d'origine se situe en France métropolitaine, quelle que soit la nationalité du voyageur)
- Part du trafic émetteur 2014, source SABRE (pourcentage des passagers qui ont comme point de départ l'aéroport en question)
- Part du trafic à bas coûts 2014, source DGAC
- Connectivité internationale (nombre de hubs desservis), 2014, source DGAC
- Population aire urbaine, source Insee 2013
- Variation relative annuelle moyenne 2008-2013 (%), source INSEE 2013
- Part des cadres des fonctions métropolitaines par zone d'emploi, source INSEE 2010
- Meilleur temps de parcours en train (+ bateau) depuis Paris (lignes à grande vitesse et classiques confondues), source SNCF Voyages

Les aéroports parisiens ont été exclus de l'étude car ils forment une catégorie en soi avec Beauvais-Tillé¹ qui traite tendanciellement une majorité de passagers d'Ile-de-France. L'analyse porte sur les 53 aéroports commerciaux ayant enregistré en 2014 un trafic de plus de 3 000 passagers réguliers.

¹ L'étude BIPE 2015 concernant l'aéroport de Beauvais indique que 51 % des passagers à l'export proviennent de l'aire de chalandise de la région Ile-de-France.

Six groupes d'aéroports

Le traitement de ces données propose six groupes d'aéroports décrits dans les deux figures ci-contre.

- L'axe 1 est corrélé avec la part de cadres, la population urbaine et la connectivité de l'aéroport.
- L'axe 2 classe de façon croissante l'importance du trafic des compagnies à bas coûts et de façon décroissante les parts du marché aérien français.
- L'axe 3 est corrélé avec le temps de parcours en train depuis Paris.
- L'axe 4 ne dégage aucune corrélation notable.

Les deux figures mettent en évidence des groupes relativement disjoints. Si les groupes 3 (vert) et 4 (cyan) se chevauchent sur le premier plan factoriel, ils se démarquent nettement l'un de l'autre sur le second plan factoriel.

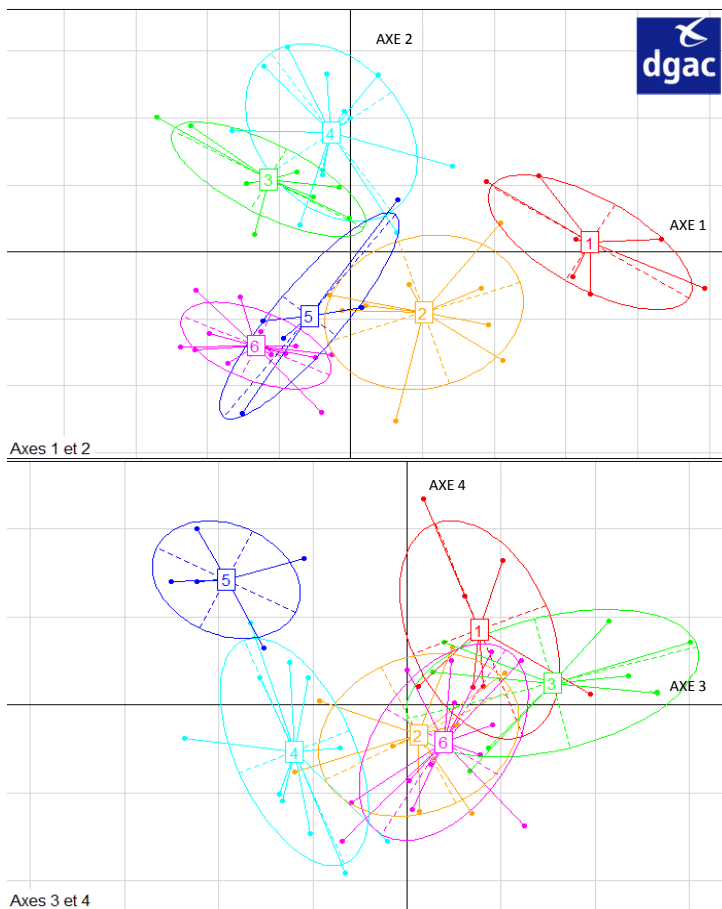
Strictement indicative, cette analyse laisse une marge d'interprétation, certains aéroports pouvant se trouver à la frontière entre deux groupes.

Elle serait certainement perfectible en intégrant des données pluriannuelles plus récentes ou en s'appuyant sur des critères d'impact économique (direct, indirect) des aéroports, mais de telles données fiables n'étaient pas disponibles au moment de l'étude. La prise en compte de ces éléments aboutirait peut-être à une typologie différente.

Des résultats concordants avec les témoignages recueillis lors des auditions

Les six groupes d'aéroports issus de ce traitement sont présentés dans le tableau ci-contre.

Les résultats de cette analyse apparaissent relativement concordants avec les témoignages des propriétaires et exploitants d'aéroports rencontrés dans le cadre de la mission. Les stratégies des acteurs locaux présentent une certaine homogénéité au sein de chaque groupe.



Groupes	Aéroports	Nombre d'aéroports	Caractéristique(s) principale(s) de la classe <i>Caractéristique(s) secondaire(s) de la classe</i>	Concurrence
1	BALE-MULHOUSE (MLH), BORDEAUX-MERIGNAC (BOD), LYON-SAINT-EXUPERY (LYS), MARSEILLE-PROVENCE (MRS), NANTES-ATLANTIQUE (NTE), NICE-COTE D'AZUR (NCE), TOULOUSE-MAGNAN (TLS)	7	<ul style="list-style-type: none"> les aéroports avec les trafics les plus importants (> 4M passagers) les plus fortes proportions de cadres, les plus fortes connectivités aériennes internationales, les zones urbaines les plus peuplées (>1 M), 	<ul style="list-style-type: none"> aéroports français de la même classe (transporteurs traditionnels et bas coûts moyen-courrier) aéroports européens de la même classe (transporteurs traditionnels long-courrier)
2	BREST-BRETAGNE (BES), CLERMONT-FERRAND-AUVERGNE (CFE), LILLE-LESQUIN (LIL), METZ-NANCY-LORRAINE (ETZ), MONTPELLIER-MEDITERRANEE (MPL), PAU-PYRENEES (PUF), RENNES-SAINT-JACQUES (RNS), STRASBOURG-ENTZHEIM (SXB), TOULON-HYERES (TLN)	9	<ul style="list-style-type: none"> les aéroports avec des trafics notables, pour la plupart > 0,5 M passagers, voire > 1M passagers, les plus fortes proportions de cadres, une population urbaine importante, de fortes parts de marché français, 	<ul style="list-style-type: none"> aéroports français de groupe 1 et 3 (transporteurs traditionnels et bas coûts moyen-courrier), aéroports français de la même classe (transporteurs traditionnels et bas coûts moyen-courrier), aéroports situés à proximité géographique
3	AJACCIO-NAPOLEON BONAPARTE (AJA), BASTIA-PORETTA (BIA), BIARRITZ-BAYONNE-ANGLET (BIQ), CALVI-SAINT-CATHERINE (CLY), FIGARI-SUD-CORSE (FSC), PERPIGNAN-RIVESALTES (PGF), RODEZ-AVEYRON (RDZ), TARBES-LOURDES PYRENEES (LDE)	8	<ul style="list-style-type: none"> les aéroports les plus éloignées de Paris, les aéroports avec des trafics notables, pour la plupart > 0,3 M passagers de faibles proportions de cadres, un certain dynamisme démographique, une part de trafic émetteur faible, 	<ul style="list-style-type: none"> aéroports français de groupe 1 et 2 (transporteurs traditionnels et bas coûts moyen-courrier), aéroports français de la même classe (transporteurs traditionnels et bas coûts moyen-courrier)
4	AVIGNON-CAUMONT (AVN), BERGERAC-ROUMANIERE (EGC), BEZIERS-VIAS (BZR), CARCASSONNE-SALVAZA (CCF), CHAMBERY-AIX LES BAINS (CMF), DINARD-PLEURTUIT-SAINT-MALO (DNR), GRENOBLE-ISERE (GNB), LA ROCHELLE-ILE DE RE (LRH), LIMOGES-BELLEGARDE (LIG), NIMES-GARONS (FNI), POITIERS-BIARD (PIS), TOURS-VAL DE LOIRE (TUF)	12	<ul style="list-style-type: none"> les aéroports avec les plus fortes proportions de trafic réalisés par les transporteurs à bas coûts, les aéroports avec les plus faibles parts de marché français, une part de trafic émetteur faible, très peu de connectivité 	<ul style="list-style-type: none"> aéroports français de groupe 1 et 2 (transporteurs bas coûts moyen-courrier), aéroports français de la même classe (transporteurs bas coûts moyen-courrier), aéroports situés à proximité géographique
5	CHALONS-VATRY (XCR), DEAUVILLE-NORMANDIE (DOL), DOLE-TAUAUX (DLE), SAINT-ETIENNE LOIRE (EBU)	4	<ul style="list-style-type: none"> les aéroports avec les zones urbaines présentant des faibles dynamiques démographiques, les plus fortes parts du trafic émetteur, les aéroports facilement accessibles de/vers Paris, les aéroports avec de fortes proportions de trafic réalisés par les transporteurs à bas coûts, très peu de connectivité de faibles proportions de cadres 	<ul style="list-style-type: none"> aéroports français de groupe 1 et 2 (transporteurs bas coûts moyen-courrier), aéroports français de la même classe (transporteurs bas coûts moyen-courrier), aéroports situés à proximité de Paris (ou Lyon),
6	AGEN-LA GARENNE (AGF), ANGERS-MARCE (ANE), AURILLAC (AUR), BRIVE-SOUILAC (BVE), CAEN-CARPIQUET (CFR), CASTRES-MAZAMET (DCM), DIJON-LONGVIC (DIJ), LANNION (LAI), LE HAVRE-OCTEVILLE (LEH), LE PUY-LOUDES (LPY), LORIENT-LANN-BIHOUE (LRT), PERIGUEUX-BASSILLAC (PGX), QUIMPER-PLUGUFFAN (UIP)	13	<ul style="list-style-type: none"> les aéroports avec les zones urbaines présentant des faibles dynamiques démographiques, les plus fortes parts de marché français, les aéroports avec les plus faibles proportions de trafic réalisés par les transporteurs à bas coûts, les aéroports avec les trafics les plus faibles, très peu de connectivité 	<ul style="list-style-type: none"> aéroports français des autres groupes, aéroports français de la même classe (transporteurs traditionnels et à bas coûts moyen-courrier), aéroports situés à proximité géographique
Total		53		

Cette classification propose une lecture des situations aéroportuaires en 2014 centrée autour du degré de « vulnérabilité » des aéroports.

Groupe 1

Ces aéroports, qui constituent l'armature du maillage français, bénéficient d'une desserte aérienne équilibrée (groupe Air France, compagnies à bas-coûts, compagnies traditionnelles étrangères, voire trafic charter et aviation d'affaires) et parfois d'activités industrielles importantes (Toulouse, Marseille, Bordeaux) liées à la construction aéronautique. C'est à l'échelle européenne et internationale que ces plateformes cherchent à se développer, se plaçant ainsi en concurrence directe avec d'autres grands aéroports européens. Pour autant leur rôle n'est pas à considérer indépendamment des aérodromes proches qu'ils soient de même niveau ou secondaires.

Groupe 2

Adossés à des aires urbaines importantes, ces aéroports bénéficient a priori de gages de pérennité mais présentent également des vulnérabilités. Avec un volume de trafic moindre et des dessertes TGV, ils sont concurrencés par des aéroports régionaux proches voire des aéroports secondaires voisins. Leur maintien dans cette catégorie repose sur une stratégie pertinente sur le moyen terme. A titre d'exemple, déjà fortement concurrencé par l'aéroport de Marseille, celui de Montpellier sera à une heure de TGV de Lyon Saint-Exupéry et doit partager son aire de chalandise avec ceux de Nîmes et Béziers.

Groupe 3

Ces aéroports ont en commun les atouts de desservir des zones à la fois excentrées ou enclavées de notre territoire et plutôt dynamiques au plan touristique (Corse, Pays basque, Roussillon), zones dont ils constituent la porte d'entrée.

Groupe 4

Ces aéroports reflètent l'attractivité et la diversité touristiques françaises : ils desservent des zones côtières (La Rochelle, Dinard, Béziers), de tourisme hivernal (Grenoble, Chambéry) ou encore attractives au plan culturel (Tours, Avignon). Bergerac, Carcassonne, et Poitiers accueillent une population résidentielle étrangère –en majorité britannique- qui a conservé des liens forts avec son pays d'origine.

Leur caractéristique principale commune est un trafic assuré majoritairement par des transporteurs à bas-coûts. Est-ce un indicateur de vulnérabilité forte ? Cela dépend beaucoup de la capacité du territoire à garantir et accroître son attractivité dans la durée ; cette particularité peut ainsi constituer un atout dans le cadre d'un trafic reposant majoritairement sur le motif de déplacement « VFR ² », incitant les compagnies à poursuivre l'exploitation des lignes et à maintenir une qualité de service. Pour rééquilibrer le rapport de force avec les compagnies, ces aéroports gagneraient à se coordonner avec d'autres plateformes.

Ces aéroports sont en concurrence tant à l'échelle française qu'européenne. Néanmoins certains d'entre eux, tels que Carcassonne ou Bergerac, sont perçus plutôt comme complémentaires de l'aéroport régional voisin.

² Visit Friends and Relatives

Groupe 5

Ces aéroports présentent des facteurs bien moins favorables au développement du trafic aérien que révèlent les fragilités suivantes : une faible dynamique démographique, une part prédominante de trafic émetteur, une concurrence des aéroports parisiens ou encore de Lyon. Cette situation entraîne des divergences entre acteurs locaux sur la poursuite même de l'activité de l'aéroport.

Lorsqu'elles sont subventionnées, les liaisons à l'export soulèvent la question des retombées économiques. Ces aéroports étant en général lourdement subventionnés, il y a lieu de mettre en perspective l'ensemble des financements publics avec leurs retombées économiques.

Groupe 6

Ces aéroports ont en commun une vulnérabilité liée à leur faible trafic qui induit, le plus souvent, une dépendance envers un nombre très restreint de liaisons exploitées généralement par une seule compagnie.

En fonction du degré d'enclavement du territoire desservi, leur pérennité est solidairement défendue par les acteurs politiques et économiques locaux, comme c'est le cas de Castres ou d'Aurillac.

Avec le déploiement des lignes à grande vitesse et l'amélioration du réseau routier, d'autres aéroports ne sont pas à l'abri d'une évolution vers une activité non commerciale, choix pleinement assumée comme à Dijon. L'avenir commercial des plateformes de Périgueux et Lannion se pose en termes similaires.