



# RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA REPONSE

## RÉGION OCCITANIE Enquête « Maillage aéroportuaire »

Exercices 2017 et suivants



## TABLE DES MATIÈRES

<b>SYNTHÈSE</b> .....	<b>5</b>
<b>RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>7</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>8</b>
<b>1. LE CADRE AÉROPORTUAIRE OCCITAN</b> .....	<b>9</b>
1.1. Contexte.....	9
1.2. Une région économiquement et géographiquement contrastée.....	9
1.3. Des aéroports occitans de différentes catégories.....	11
1.4. Des aéroports aux spécificités importantes .....	12
1.5. Plus de 160 destinations aériennes proposées en Occitanie en 2022 .....	14
1.5.1. Des destinations assurées pour les trois-quarts par les aéroports régionaux de Montpellier et Toulouse .....	14
1.5.2. Des destinations parfois similaires à celles proposées par des aéroports voisins .....	15
1.6. Un trafic aéroportuaire assuré très majoritairement par les deux aéroports régionaux de Toulouse et Montpellier .....	16
<b>2. UNE STRATÉGIE RÉGIONALE CLAIREMENT DÉFINIE MAIS ENCORE RÉCENTE</b> .....	<b>18</b>
2.1. Des objectifs et des axes stratégiques clairement identifiables.....	18
2.2. Une stratégie qui repose sur une évaluation des retombées économiques qui reste à fiabiliser .....	19
2.3. La région s'implique dans la gouvernance des plateformes aéroportuaires.....	21
2.3.1. Une présence minoritaire dans les sociétés aéroportuaires de Montpellier et Toulouse .....	22
2.3.2. Une position majoritaire dans la gouvernance intégrée des aéroports de Carcassonne, Perpignan et Tarbes-Lourdes .....	23
2.3.3. Une entrée en 2018 dans le syndicat mixte de Béziers, à la fois propriétaire et exploitant.....	26
2.3.4. Une entrée en 2020 dans la gouvernance des deux syndicats mixtes de Castres et Rodez.....	26
2.3.5. Une absence de la région dans la gouvernance de la plateforme de Nîmes.....	27
2.4. Les freins à la mise en œuvre de la stratégie régionale .....	28
2.5. L'intégration de la multimodalité des transports : un axe stratégique à développer ..	28
2.6. Des enjeux environnementaux identifiés et à concilier avec la stratégie aéroportuaire .....	30
<b>3. DES MODALITÉS D'INTERVENTION RÉGIONALE QUI APPELLENT DES POINTS DE VIGILANCE</b> .....	<b>33</b>
3.1. Un appui à des liaisons parisiennes de désenclavement qui ne semblent pas toutes justifiées .....	34
3.1.1. Trois liaisons parisiennes sous obligations de service public en activité et une en projet.....	34
3.1.2. Des aides publiques structurantes pour les « aéroports de désenclavement » mais peu justifiées pour les autres .....	35

3.1.3.	Des compensations financières publiques en nette hausse .....	38
3.1.4.	Des informations comptables insuffisantes pour justifier du coût des obligations de service public .....	41
3.2.	Un nouvel outil : la société publique locale aéroportuaire régionale .....	42
3.2.1.	Un capital ayant vocation à être progressivement consommé .....	42
3.2.2.	Des conditions de capitalisation qui auraient dû justifier une demande d’avis auprès de la Commission européenne .....	43
3.2.3.	Un modèle économique dépendant d’un subventionnement public.....	43
3.2.4.	Un outil d’aménagement du territoire ayant d’importants atouts .....	44
3.3.	Un contrôle insuffisant des exploitants des plateformes aéroportuaires .....	44
3.4.	Des situations de concurrence entre aéroports .....	45
3.4.1.	L’environnement concurrentiel de l’aéroport de Nîmes .....	45
3.4.2.	Une concurrence entre l’aéroport de Tarbes-Lourdes et celui de Pau situé en Nouvelle-Aquitaine .....	47
3.4.3.	Des aides publiques aux compagnies à bas coût qui présentent des risques d’irrégularité et qui favorisent une situation de concurrence déloyale entre plateformes .....	49
<b>ANNEXES.....</b>		<b>53</b>
<b>GLOSSAIRE.....</b>		<b>68</b>
<b>Réponses aux observations définitives.....</b>		<b>69</b>

## SYNTHÈSE

La chambre régionale des comptes a examiné la stratégie aéroportuaire de la région Occitanie pour les exercices 2017 et suivants. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre d'une enquête nationale menée par la Cour des comptes et les chambres régionales des comptes sur le maillage aéroportuaire.

Le territoire occitan compte neuf aéroports de transport commercial de passagers : Toulouse et Montpellier enregistrent respectivement près de 10 et 2 millions de passagers, Carcassonne, Tarbes et Perpignan autour de 400 000, Nîmes et Béziers moins de 250 000, Rodez et Castres moins de 100 000 (trafic annuel avant la crise sanitaire).

### **Une stratégie aéroportuaire de la région récente mais d'ores et déjà clairement définie**

Adoptée en 2018, la stratégie aéroportuaire de la région définit trois objectifs : le désenclavement des territoires avec notamment l'accessibilité à Paris, le développement économique et touristique, et enfin l'ouverture de la région sur le monde. À cette fin, trois axes principaux ont été retenus : le maintien, voire le développement de la participation de la région au capital des deux plus importants aéroports régionaux (Toulouse et Montpellier), la création d'une gouvernance intégrée des aéroports de Perpignan, Carcassonne et Tarbes-Lourdes, et l'appui aux autres plateformes par intégration de leurs gouvernances respectives.

Pour la région, les plateformes aéroportuaires constituent une infrastructure à préserver, chaque aéroport étant un atout pour les territoires desservis et permettant d'éviter de concentrer toutes les externalités négatives (nuisances sonores, congestion, pollution de l'air...). Outre les vols commerciaux, qui répondent selon elle aux trois objectifs précités, d'autres activités essentielles sont accueillies sur les plateformes, notamment celles issues de l'écosystème aéro-industriel régional, qui contribuent au rayonnement international du territoire (aéro-industries, sécurité civile, vols sanitaires, écoles...).

La région a conforté son implication dans les gouvernances aéroportuaires, d'une part en intégrant les conseils syndicaux propriétaires des aéroports, d'autre part en confiant à une société publique locale aéroportuaire régionale (SPLAR), créée à cet effet, l'exploitation des plateformes de Perpignan, Carcassonne et Tarbes-Lourdes. Ayant la pleine propriété de l'aéroport de Carcassonne et étant actionnaire majoritaire de la SPLAR, la région contrôle ainsi totalement ces trois aéroports. Si elle pèse en revanche peu dans la gouvernance des plateformes de Toulouse et Montpellier et demeure absente de celle de Nîmes, elle leur apporte son soutien soit par la voie de la participation au capital soit par la voie de soutiens financiers, notamment à l'investissement.

Bien que la question environnementale commence à être prise en compte, la région doit encore intégrer un axe stratégique aéroportuaire spécifique en cette matière, en cohérence avec les autres modes de transport, au travers des orientations du pacte vert régional et des objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Occitanie 2040, comme le prévoit la loi relative à la différenciation, la décentralisation et la déconcentration (3DS).

### **Des modalités d'intervention régionale qui appellent des points de vigilance**

S'agissant des lignes d'aménagement du territoire (LAT), trois liaisons vers Paris-Orly, sous obligations de service public (OSP), sont en service en Occitanie à partir des plateformes de Castres, Rodez et Tarbes, et une quatrième est en projet depuis Carcassonne. Si les liaisons proposées à Castres et Rodez semblent correspondre à des impératifs de désenclavement, il n'en va pas de même à Tarbes et à Carcassonne dont la situation est susceptible de créer une concurrence déloyale, notamment à l'égard de l'aéroport de Pau qui opère une même liaison sans aide publique.

La capitalisation de la SPLAR qui est vouée à être progressivement consommée à échéance 2029 par les déficits prévisionnels, aurait dû faire l'objet d'une demande d'avis auprès de la Commission européenne, conformément à la réglementation et à la jurisprudence en vigueur sur les aides publiques au secteur. Elle pourrait constituer à terme un outil régional d'aménagement territorial au service d'une complémentarité entre aéroports avec l'ambition de permettre de redéfinir, au profit des organismes publics, les relations financières et commerciales avec les transporteurs, notamment à bas coût, à condition, indique la région, que « *la réglementation conduise les plateformes aéroportuaires à être moins dépendantes du dumping tarifaire pratiqué par ces transporteurs* ».

Certains dispositifs d'aide publique aux transporteurs à bas coût pratiqués sur la plupart des plateformes occitanes et auxquels la région, en tant que membre de la gouvernance de plateformes aéroportuaires, a prêté ou prêté encore son concours, n'ont pas fait l'objet au préalable d'une demande d'avis auprès de la Commission européenne. Cette situation crée des situations de concurrence déloyale entre les plateformes qui bénéficient d'aides publiques et les autres.

Enfin, les économies de moyens et la maîtrise des émissions carbone ne peuvent passer que par une coopération entre les plateformes, qui suppose des arbitrages de la région, plusieurs dispositions législatives, dont la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique par exemple, lui permettant d'assoir son rôle en matière de rationalisation aéroportuaire. L'éventuelle perspective de la décision par l'Union européenne de la cessation des autorisations permettant le versement d'aides publiques aux aéroports, que ce soit à l'échéance de 2024 ou ultérieurement, devrait d'ores et déjà être envisagée dans la stratégie régionale.

## **RECOMMANDATIONS**

**(classées dans l'ordre de citation dans le rapport)**

1. Préciser lors d'une présentation en conseil régional la méthodologie retenue par les études d'évaluation des retombées économiques, les biais d'analyse et les éventuels liens d'intérêts des prestataires avec le secteur aérien. *Non mise en œuvre.*

2. Exiger des transporteurs assurant les liaisons sous obligations de service public que le compte rendu financier justifiant le montant de la compensation financière soit étayé des données de base justifiant sa détermination. *Non mise en œuvre.*

3. S'assurer, dans tous les aéroports où la région est présente en tant que membre des propriétaires de la plateforme, que soit exigé du délégataire le rapport annuel d'exploitation portant sur l'exercice précédent, qui doit au minimum contenir les informations prévues par l'article R. 1411-7 du code général des collectivités territoriales. *Mise en œuvre partielle.*

4. Promouvoir auprès des aéroports de Nîmes et Montpellier la création d'un comité de développement commun afin de mettre en œuvre une stratégie concertée. *Non mise en œuvre.*

5. Réinitier et développer la collaboration entre l'aéroport de Tarbes-Lourdes et celui de Pau, en liaison avec la région Nouvelle-Aquitaine. *Non mise en œuvre.*

6. Intégrer dans la stratégie régionale aéroportuaire l'éventuelle perspective de la décision par l'Union européenne de la cessation des aides publiques aux aéroports. *Non mise en œuvre.*

Les recommandations et rappels au respect des lois et règlements formulés ci-dessus ne sont fondés que sur une partie des observations émises par la chambre. Les destinataires du présent rapport sont donc invités à tenir compte des recommandations, mais aussi de l'ensemble des observations détaillées par ailleurs dans le corps du rapport et dans sa synthèse.

Au stade du rapport d'observations définitives, le degré de mise en œuvre de chaque recommandation est coté en application du guide de la Cour des comptes :

- Mise en œuvre complète : pour les recommandations pour lesquelles la mise en œuvre en cours a abouti à une mise en œuvre complète ; lorsque la mise en œuvre incomplète a abouti à une mise en œuvre totale.
- Mise en œuvre partielle : pour les processus de réflexion ou les mises en œuvre engagées.
- Non mise en œuvre : pour les recommandations n'ayant donné lieu à aucune mise en œuvre ; pour les recommandations ayant donné lieu à une mise en œuvre très incomplète après plusieurs suivis ; quand l'administration concernée s'en tient à prendre acte de la recommandation formulée.
- Refus de mise en œuvre : pour les recommandations pour lesquelles un refus délibéré de mise en œuvre est exprimé.
- Devenue sans objet : pour les recommandations devenues obsolètes ou pour lesquelles le suivi s'avère inopérant.

## INTRODUCTION

*Aux termes de l'article L. 211-3 du code des juridictions financières, « par ses contrôles, la chambre régionale des comptes contrôle les comptes et procède à un examen de la gestion. Elle vérifie sur pièces et sur place la régularité des recettes et dépenses décrites dans les comptabilités des organismes relevant de sa compétence. Elle s'assure de l'emploi régulier des crédits, fonds et valeurs. L'examen de la gestion porte sur la régularité des actes de gestion, sur l'économie des moyens mis en œuvre et sur l'évaluation des résultats atteints par rapport aux objectifs fixés par l'assemblée délibérante ou par l'organe délibérant. L'opportunité de ces objectifs ne peut faire l'objet d'observations ».*

Le contrôle de la politique aéroportuaire de la Région Occitanie a été ouvert, par délégation de la présidente de la chambre régionale des comptes Occitanie, par lettre du président de section adressée le 12 janvier 2022 à Mme Carole Delga, présidente du conseil régional.

Ce contrôle s'inscrit dans le cadre d'une enquête nationale sur le thème du maillage aéroportuaire conduit par la Cour des comptes et les chambres régionales des comptes.

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, l'entretien de fin de contrôle avec l'ordonnateur délégué, M. Jean-Luc Gibelin, a eu lieu le 17 octobre 2022.

Lors de sa séance du 14 novembre 2022, la chambre a arrêté les observations provisoires qui ont été transmises le 27 janvier 2023 à Mme Carole Delga, en qualité d'ordonnatrice en fonctions.

Des extraits les concernant ont été adressés à des tiers.

Après avoir examiné les réponses reçues et accordé un délai supplémentaire d'un mois à la présidente de région, la chambre, dans sa séance du 1<sup>er</sup> juin 2023, a arrêté les observations définitives présentées ci-après.

# 1. LE CADRE AÉROPORTUAIRE OCCITAN

## 1.1. Contexte

Si la loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République<sup>1</sup> et la loi d'orientation des mobilités<sup>2</sup> ont renforcé les compétences des régions en matière de développement économique et de transport routier et ferroviaire, le maillage aéroportuaire est resté hors de ce champ, du moins jusqu'à l'obligation introduite par la loi « 3DS »<sup>3</sup> du 21 février 2022 de définition d'une stratégie régionale en matière aéroportuaire.

Le principe fixé par le droit européen (cf. annexe 1) est qu'aucune aide au fonctionnement ne peut être octroyée aux aéroports qui ont enregistré un trafic annuel moyen de plus de 200 000 passagers. Toutefois, dans ses lignes directrices du 4 avril 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes<sup>4</sup>, la Commission européenne a instauré une période transitoire de dix ans durant laquelle les aides au fonctionnement octroyées aux aéroports demeurent, sous certaines conditions, compatibles avec le marché. Enfin, les aéroports de moins de 700 000 passagers par an bénéficient d'un régime dérogatoire, mais dont il est prévu qu'il soit aussi reconsidéré à la même échéance, soit en avril 2024.

La région Occitanie, dont seuls les aéroports de Montpellier et Toulouse dépassent 700 000 passagers par an, a, avec d'autres régions, fait valoir à la Commission européenne sa position sur les aides d'État dans le transport, à savoir que la rentabilité économique appliquée au strict périmètre de l'aéroport n'était pas réaliste pour ceux de moins d'un million de passagers, qui sont structurellement déficitaires.

La Commission européenne a publié une étude en 2020<sup>5</sup> qui confirme l'absence de rentabilité des aéroports régionaux de moins de 700 000 passagers par an et a également fait savoir que, compte tenu du contexte de la pandémie, la révision des lignes directrices de 2014 n'était pas une priorité.

La prise de conscience générale des fragilités intrinsèques du transport aérien révélées par la récente crise sanitaire et les préoccupations environnementales croissantes auxquelles la loi de 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique entend répondre<sup>6</sup>, amènent à s'interroger sur la soutenabilité de certaines plateformes aéroportuaires à la situation économique fragile, et donc sur la stratégie aéroportuaire régionale qui la sous-tend.

## 1.2. Une région économiquement et géographiquement contrastée

L'Occitanie est à la fois une des régions françaises où la population augmente le plus, la quatrième en matière de création de richesse et la région métropolitaine où l'évolution de l'emploi est la plus forte. Toutefois, elle est la troisième région métropolitaine où les revenus sont les plus

---

<sup>1</sup> La loi NOTRe du 7 août 2015 avait désigné les régions chefs de file pour l'aménagement du territoire et le développement économique (« *celles-ci ont donc naturellement vocation à contribuer à la politique de développement du transport aérien en coconstruisant des politiques aéroportuaires et des liaisons d'aménagement du territoire équilibrées* »).

<sup>2</sup> Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation sur les mobilités.

<sup>3</sup> Loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

<sup>4</sup> Références : 2014/C 99/03, Journal officiel des communautés européennes du 4 avril 2014.

<sup>5</sup> Cf. publication de l'étude de Lear en 2020.

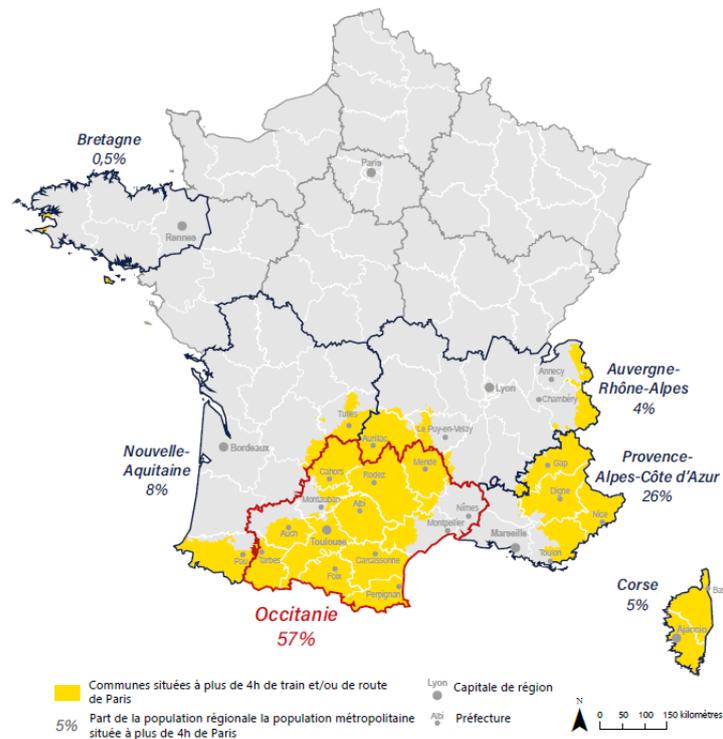
<sup>6</sup> Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

faibles (derrière les Hauts-de-France et la Corse), la deuxième la plus touchée par le chômage et son niveau de vie moyen est inférieur à celui constaté au plan national. La pauvreté est très présente avec de fortes disparités départementales.

Le territoire occitan est frontalier avec l'Espagne et limitrophe de trois autres régions (Nouvelle-Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur), dont deux disposent d'aéroports concurrents, à savoir Marseille par rapport à ceux de Nîmes et de Montpellier, et Pau par rapport à Tarbes-Lourdes.

Très étendu et hétérogène, le périmètre régional est composé d'une façade méditerranéenne, de petites, moyennes et hautes montagnes, de territoires très bien desservis par l'autoroute ou par les transports en commun, notamment ferroviaires, mais aussi plus enclavés qui constituent des zones isolées, ce qui explique l'existence de deux aéroports dits de désenclavement, à savoir Castres et Rodez. En 2021, 57 % de la population française située à plus de quatre heures de route ou de train de Paris résidait en Occitanie.

**carte 1 : population française à plus de quatre heures de Paris**



Source : IGN Geofla, Insee population 2017

Par ailleurs, l'Occitanie est une région touristique majeure et se distingue par la place importante du secteur aéronautique dans l'économie locale.

Particulièrement dynamique à Toulouse, l'industrie aéronautique l'est aussi sur le territoire lotois (présence d'Airbus et de sa chaîne de sous-traitance) et sur les sites aéroportuaires de Tarbes-Lourdes, Perpignan-Rivesaltes et Nîmes-Garons. Selon la région, l'Occitanie dénombrerait environ 100 000 emplois directs et indirects dans ce secteur.

Son histoire aéronautique explique la spécificité française, et occitane en particulier, d'un maillage aéroportuaire resserré comparé aux autres pays européens, notamment sur le pourtour méditerranéen.

Par ailleurs, pour plusieurs bassins économiques de son territoire, l'existence de liaisons aériennes, notamment parisiennes, constitue une condition jugée essentielle par les élus au maintien des entreprises (aéronautiques ou pas) qui y sont implantées, et un facteur d'attractivité indéniable pour celles qui souhaiteraient s'y installer.

### 1.3. Des aéroports occitans de différentes catégories

Du point de vue du trafic annuel opéré (hors crise sanitaire), les aéroports d'Occitanie sont de quatre niveaux : Toulouse et Montpellier traitent plus d'un million de passagers, Carcassonne, Tarbes et Perpignan environ 400 000, Nîmes et Béziers moins de 250 000, Rodez et Castres moins de 100 000.

L'Occitanie recense cinq catégories d'aéroports sur les sept identifiées en France dans le rapport conjoint du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) et du Conseil supérieur de l'aviation civile (CSAC) réalisé en janvier 2017<sup>7</sup> : un aéroport « régional », un aéroport « métropolitain », cinq aéroports « import de voyageurs desservant des zones touristiques et résidentielles » et deux aéroports « de désenclavement ».

Il faut y ajouter les différentes plateformes « d'aviations générale et d'affaires »<sup>8</sup> qui, n'entrant pas dans la catégorie des aéroports *stricto sensu*<sup>9</sup>, ne relèvent pas du périmètre d'étude retenu dans le cadre de la présente enquête.

La carte aéroportuaire régionale n'a pas évolué depuis le début des années 2000. Elle présente au total neuf aéroports, classés comme suit<sup>10</sup>.

**tableau 1 : classement des aéroports occitans**

Aéroports	Type d'aéroport	Nombre de pistes	Capacité théorique maximum de traitement par an	Surface de l'aérogare
Toulouse Blagnac	Aéroport "régional"	2	12 millions de passagers	100 000 m <sup>2</sup>
Montpellier Méditerranée	Aéroport "métropolitain"	2	2,3 millions de passagers	14 000 m <sup>2</sup>
Tarbes-Lourdes-Pyrénées	Aéroports "d'import de voyageurs desservant des zones touristiques et résidentielles"	1	1 000 000 passagers	15 000 m <sup>2</sup>
Perpignan-Rivesaltes Méditerranée Sud de France		2	700 000 passagers	1 715 m <sup>2</sup>
Nîmes Alès Camargue Cévennes		1	800 000 passagers	4 260 m <sup>2</sup>
Sud de France Carcassonne		2	450 000 passagers	1 016 m <sup>2</sup>
Béziers Cap d'Agde Hérault Occitanie		1	400 000 passagers	1 800 m <sup>2</sup>
Rodez-Aveyron	Aéroport "de désenclavement"	1	350 000 passagers	3 000 m <sup>2</sup>
Castres-Mazamet		1	80 000 passagers	600 m <sup>2</sup>

Source : CRC

<sup>7</sup> Une présentation des différentes catégories d'aéroports est proposée en annexe 2.

<sup>8</sup> Entre autres les aérodromes d'Albi-Le Séquestre (propriété de la ville d'Albi et géré en régie), Auch-Gers (propriété d'un syndicat mixte et géré en régie), Figeac-Livernon (propriété de la ville de Figeac et géré en régie), et surtout Toulouse-Francazal (propriété de l'État, dont l'exploitation est confiée par DSP à la Société d'exploitation de Toulouse Francazal aéroport – SETFA – dont les actionnaires sont Edeis pour 51 %, l'aéroport de Toulouse Blagnac pour 39 %, et la CCI de la Haute-Garonne pour 10 %).

<sup>9</sup> Un aérodrome désigne une surface au sol destinée aux mouvements des aéronefs (décollages et atterrissages). Si l'aérodrome est équipé des infrastructures destinées au transport aérien commercial de passagers et ouvert à la circulation aérienne publique, il convient de le désigner comme un aéroport.

<sup>10</sup> Pour une présentation détaillée des principales caractéristiques des aéroports occitans, cf. annexe 3.

L'aéroport de Brive-Souillac, bien que souvent cité par la région Occitanie au titre de son subventionnement de la liaison parisienne, ne relève pas de son ressort.

#### encadré 1 : l'aéroport de Brive-Souillac

Domicilié en Corrèze, l'aéroport de Brive-Souillac, dénommé commercialement Brive-Vallée de la Dordogne, relève de la région Nouvelle-Aquitaine. Ouvert en 2010 en remplacement de l'aéroport de Brive-Laroche dont la piste n'était plus adaptée, il est situé entre Brive-la-Gaillarde en Nouvelle-Aquitaine et Souillac en Occitanie, soit en bordure des départements de la Corrèze et du Lot, et à proximité du département de la Dordogne. Il traite un trafic de moins de 100 000 passagers par an.

La région Occitanie n'est pas membre du syndicat mixte propriétaire et exploitant en régie de la plateforme aéroportuaire, mais elle le subventionne pour le financement de la liaison d'aménagement du territoire sous obligations de service public à destination de Paris, la zone d'attraction de cette dernière débordant sur le territoire occitan (pour environ 0,1 M€ par an).

Le syndicat mixte de l'aéroport de Brive-Souillac est composé de la communauté d'agglomération du Bassin de Brive (40,4 %), du département de la Corrèze (25 %), de la région Nouvelle-Aquitaine (25 %) et pour le restant de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la Corrèze, de la ville de Terrasson, du département du Lot, de la CCI du Lot et de la communauté de communes Cauvaldor, ces trois dernières entités étant situées dans le ressort de la région Occitanie.

## 1.4. Des aéroports aux spécificités importantes

L'aéroport de Toulouse-Blagnac, avec 9,6 millions de passagers commerciaux en 2019, est l'un des principaux aéroports français (6<sup>ème</sup> rang national, 4<sup>ème</sup> aéroport de province). Son impact économique est aussi marqué par l'activité du constructeur aéronautique Airbus et de ses sous-traitants qui représente des dizaines de milliers d'emplois<sup>11</sup>.

Adossé à l'ancienne capitale régionale, l'aéroport de Montpellier-Méditerranée est le deuxième aéroport de la région Occitanie avec 1,9 million de passagers commerciaux en 2019. Situé sur la bande littorale, il est à mi-distance entre la Provence et la Catalogne. L'aéroport a mis en place une stratégie portant sur le développement du trafic, l'adaptation des infrastructures, la valorisation du foncier par l'accueil d'entreprises et le développement des activités commerciales. Ce plan a permis la construction d'une aérogare supplémentaire et la création d'un parc d'affaires à l'entrée de l'aéroport.

Les aéroports de Toulouse et Montpellier sont les seuls aéroports occitans à avoir une activité de fret.

Desservi par la compagnie à bas coût Ryanair, l'aéroport de Carcassonne permet également de garantir les activités militaires, notamment d'entraînement parachutiste (entre autres celles du 3<sup>ème</sup> RPIMa<sup>12</sup> implanté à Carcassonne), et d'assurer les services de la Sécurité civile. Son emplacement est identifié comme stratégique au regard des risques incendie et inondation et il compte une antenne de l'école nationale de l'aviation civile (ENAC) ainsi qu'un pélicandrome<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> 25 000 salariés pour Airbus seulement. Le siège mondial d'Airbus Group est établi en bordure des pistes de l'aéroport. Fin 2016, la Leadership University a été ouverte et les locaux, situés à proximité du hall d'assemblage de l'A380, abritent le centre mondial de formation des 17 000 cadres du groupe.

<sup>12</sup> 3<sup>ème</sup> régiment parachutiste d'infanterie de marine (armée de terre).

<sup>13</sup> Station d'accueil des « pélicans » (nom générique des canadiens et autres avions citernes). Les pélicandromes sont équipés d'une station *ad hoc*, d'une aire de remplissage et d'un système de fabrication du produit retardant.

La plateforme aéroportuaire de Perpignan accueille l'entreprise Sabena Technics spécialisée dans la réparation et la maintenance aéronautique (jusqu'aux aéronefs quadri-réacteurs long-courriers de type A340-500) ainsi qu'un pécicandrome. Elle a été utilisée pour les vols d'essais de plusieurs appareils d'Airbus tels que les A380, A350, A330, l'avion-cargo Beluga et des avions de transport régionaux.

L'aéroport de Tarbes-Lourdes est un aéroport d'import de passagers composés en grande majorité de pèlerins venant au sanctuaire marial, mais également une plateforme aéronautique. La zone d'aménagement concerté (ZAC) Pyrénia, attenante à l'emprise aéroportuaire, est gérée par le syndicat mixte propriétaire de la plateforme sur laquelle sont installées des entreprises majeures de l'aéronautique, notamment Daher (constructeur aéronautique) et Tarmac Aerosave, référence européenne pour le stockage, la maintenance et le démantèlement d'avions militaires ou civils<sup>14</sup>. Pendant la crise sanitaire, plusieurs compagnies y ont eu recours en attendant la reprise du trafic aérien.

L'activité non commerciale (c'est-à-dire autre que le transport de voyageurs) de ces trois aéroports constitue une part prédominante de leur trafic aérien.

L'aéroport de Béziers, situé à proximité d'un territoire (Agde) doté de capacités d'accueil touristique très importantes, assure des liaisons aériennes vers plusieurs destinations d'Europe, en particulier du Nord. Comme celui de Carcassonne, il accueille un pécicandrome et est uniquement desservi par la compagnie à bas coût Ryanair. Il est aussi utilisé pour l'enseignement du pilotage, tant par les aéroclubs que par l'école nationale de l'aviation civile (ENAC).

L'aéroport de Nîmes dispose d'une caractéristique intéressante, à savoir une piste en béton longue de près de 2 500 mètres. C'est un facteur d'attractivité significatif pour des entreprises nécessitant un accès au bord de piste qui tient notamment à la présence, dans un premier temps, d'activités militaires, jusqu'en 2011<sup>15</sup>, puis de la Sécurité civile, surtout depuis 2017, faisant de cette plateforme le pôle national pour les opérations aériennes de secours et de sécurité civile<sup>16</sup>, avec une vocation européenne dans ce même domaine. Ces activités attirant les opérateurs de l'aéronautique (développement, maintenance, formation), la plateforme de Nîmes-Garons constitue ainsi le troisième centre de maintenance aéronautique en France avec près de 15 entreprises<sup>17</sup> et 850 emplois directs et indirects. Enfin, comme les aéroports de Carcassonne et Béziers, Nîmes n'est desservi que par la compagnie à bas coût Ryanair.

L'aéroport de Rodez permet le désenclavement d'un des territoires particulièrement mal desservis, n'ayant d'une part pas de desserte TGV à moins de deux heures de route, le meilleur temps de trajet ferroviaire vers Paris étant d'autre part de 6h30. Il bénéficie ainsi d'une liaison d'aménagement du territoire (LAT) vers Paris sous obligations de service public<sup>18</sup> (OSP) jugée indispensable au secteur économique. S'appuyant sur ses atouts (position géographique centrale et en altitude, espace, tarification des services), il cherche à se développer en diversifiant ses

---

<sup>14</sup> La capacité d'accueil du site de Tarbes est passé de 65 à 100 places en 2022. Cette société gère également trois autres sites : Toulouse-Franczal (25 places), Vatry près de Paris (40 places), et Teruel en Espagne (225 places).

<sup>15</sup> La base aéronautique navale de Nîmes-Garons a été désaffectée le 1<sup>er</sup> juillet 2011.

<sup>16</sup> Elle accueille d'une part la base d'avions de la Sécurité civile (BASC), dont le transfert de Marignane à Nîmes a été décidé fin 2012 et réalisé en 2017, avec son centre de formation des équipages, et d'autre part le groupement d'hélicoptères de sécurité civile (GHSC) installé à Nîmes depuis 1997 et qui accueille notamment un centre d'entraînement équipé d'un simulateur pour les hélicoptères et un centre de maintenance, ainsi qu'un simulateur de treuillage, destiné à la formation des pilotes. La plateforme comprend naturellement un pécicandrome.

<sup>17</sup> Sabena Technics, implantée depuis 1990 et spécialiste de la maintenance aéronautique civile et militaire ; AVDEF, filiale de EADS, intervenant dans le transport et les évacuations sanitaires, le travail aérien au profit des armées et la lutte contre les feux de forêts ; Aircraft Data System, spécialiste de l'ingénierie documentaire dans le domaine aéroportuaire ; ARES, filiale du groupe Secapem dédiée aux missions de service aérien ; Airways Formation, école pour la formation des pilotes.

<sup>18</sup> C'est-à-dire avec des contraintes capacitaires de cadence, d'horaires, etc.

activités. Ses différentes initiatives<sup>19</sup> prises individuellement ne représentent, pour l’instant, pas des recettes considérables, mais leur développement et leur cumul pourraient éventuellement lui permettre d’assurer à moyen terme un socle d’activités diversifiées relativement solide face aux aléas bien plus importants du trafic normal de passagers<sup>20</sup>. Toutefois, l’économie générale de cette stratégie de diversification repose sur l’actuelle prise en charge des frais de structure de l’aéroport par la ligne parisienne sous OSP.

L’aéroport de Castres-Mazamet constitue la seule infrastructure de désenclavement du département du Tarn grâce à une liaison parisienne sous OSP : le meilleur temps d’accès ferroviaire à la capitale est de 7h35, la durée du parcours entre l’aéroport de Castres-Mazamet et l’aéroport alternatif le plus proche (Toulouse-Blagnac) est supérieure à 1h15, et la mise en service de la liaison autoroutière Castres-Toulouse n’est pas envisagée avant l’horizon 2025.

Au-delà de ses caractéristiques d’aéroport de désenclavement et d’aérodrome, la plateforme de Castres permet, comme celle de Carcassonne, des activités militaires et notamment d’entraînement parachutiste (entre autres celles du 8<sup>ème</sup> RPIMa<sup>21</sup>). Sa piste, qui peut être utilisée par des avions importants comme l’A400M<sup>22</sup>, constitue une infrastructure stratégique.

La longueur de la piste de cette plateforme (1 825 mètres) associée à la configuration du relief à ses abords (Montagne Noire) lui confère une accessibilité aérienne un peu plus restreinte que celle des autres aéroports occitans. Il est donc impossible, dans l’état opérationnel actuel de l’aéroport, d’envisager des liaisons internationales avec certains avions employés par les compagnies à bas coût.

## **1.5. Plus de 160 destinations aériennes proposées en Occitanie en 2022**

### **1.5.1. Des destinations assurées pour les trois-quarts par les aéroports régionaux de Montpellier et Toulouse**

En juillet 2022, les aéroports occitans proposaient 166 destinations, dont presque la moitié au départ de Toulouse et presque un quart au départ de Montpellier.

Cette offre se décompose en 130 destinations étrangères, 27 inter-régionales hors Île-de-France et neuf parisiennes. Les aéroports de Nîmes et Carcassonne ne proposent pas de destination vers Paris (un projet de liaison sous OSP est en cours à Carcassonne).

<sup>19</sup> Clientèle d’affaires, *charter*, ouverture d’un centre d’appel, installation d’une base de maintenance, adaptation de ses prestations d’assistance, de nettoyage d’avions, ouverture de l’aéroport à des activités autres qu’aéronautiques, projet de conciergerie, projet de partenariat avec des organismes de formation, etc.

<sup>20</sup> Elles ont en effet représenté 26 % de la hausse du chiffre d’affaires entre 2016 et 2019 et seulement 5 % de sa baisse entre 2019 et 2020.

<sup>21</sup> 8<sup>ème</sup> régiment parachutiste d’infanterie de marine (armée de terre).

<sup>22</sup> L’A400M est un avion militaire destiné à des missions de transport stratégiques et tactiques (capable de transporter jusqu’à 37 tonnes de fret sur 4 500 km).

**tableau 2 : nombre de destinations proposées par les aéroports occitans en 2022**

Aéroports	Nombre de destinations étrangères	Nombre de destinations inter-régionales (hors IDF)	Nombre de destinations parisiennes	Total
Toulouse-Blagnac	62	15	2	79
Montpellier-Méditerranée	25	9	2	36
Tarbes-Lourdes-Pyrénées	9	1	1	11
Perpignan-Sud de France	8	2	1	11
Carcassonne-Sud de France	9	0	0	9
Béziers-Cap d'Agde	8	0	1	9
Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes	6	0	0	6
Rodez-Aveyron	3	0	1	4
Castres-Mazamet	0	0	1	1
<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>27</b>	<b>9</b>	<b>166</b>

Source : sites officiels des aéroports

Hormis celui de Castres, tous les aéroports occitans proposent des liaisons à bas coût pour environ un tiers à la moitié de leur activité pour la plupart, et la totalité pour trois d'entre eux. Les aéroports de Carcassonne, Béziers et Nîmes ne proposent ainsi que des liaisons à bas coût, avec pour seul transporteur Ryanair et vers des destinations uniquement étrangères. Au global, le trafic passagers à bas coût représente une part importante (environ la moitié) du trafic commercial occitan.

Autrement dit, seuls les aéroports de Castres et Montpellier ne sont pas desservis par ce transporteur, le premier ne le pouvant pas pour des raisons opérationnelles déjà évoquées, le second en raison d'un contentieux relatif à des aides d'État irrégulières ayant entraîné le départ de la compagnie en avril 2019 (cf. *infra*).

### 1.5.2. Des destinations parfois similaires à celles proposées par des aéroports voisins

L'analyse des destinations met en évidence une desserte similaire par des aéroports voisins dans de nombreux cas à l'instar des exemples suivants :

- l'aéroport de Béziers propose neuf destinations avec la seule compagnie à bas coût Ryanair, dont sept sont également proposées par d'autres aéroports occitans (pas nécessairement les mêmes jours). Londres-Stansted est proposé à partir de presque toutes les plateformes occitanes. Seules Paris-Beauvais et Weeze (Allemagne) ne sont pas proposées ailleurs en Occitanie ;
- l'aéroport de Carcassonne propose neuf destinations avec la compagnie Ryanair. Six sont aussi proposées au départ de l'aéroport le plus proche, à savoir Toulouse, trois l'étant également au départ de Perpignan et une au départ de Béziers ;
- l'aéroport de Tarbes propose 11 destinations, dont une seulement sans concurrence (Palerme, Italie). Neuf lignes sur 11 sont également proposées par l'aéroport de Toulouse et deux destinations, dont Paris-Orly, sont en concurrence directe avec l'aéroport de Pau, situé à proximité sur le ressort de la région Nouvelle Aquitaine.

## 1.6. Un trafic aéroportuaire assuré très majoritairement par les deux aéroports régionaux de Toulouse et Montpellier

En 2019, l'essentiel du trafic aéroportuaire régional se réalise sur les plateformes de Toulouse (71,5 %) et Montpellier (14,4 %). Les sept autres plateformes occitanes se partagent environ 14 % du trafic, soit 1,9 sur les 13,5 millions de passagers annuels.

Le trafic régional a augmenté de 17 % entre 2016 et 2019, soit une hausse de près de deux millions de passagers sur cette période. Si tous les aéroports occitans ont été concernés par cette tendance hormis Carcassonne, cette augmentation a essentiellement été portée par les plateformes de Toulouse et Montpellier, qui ont également mieux résisté à la crise sanitaire, mais aussi par l'aéroport de Castres (sans doute en raison de son modèle économique plus simple à gérer reposant sur une seule liaison parisienne sous OSP).

tableau 3 : évolution du nombre de passagers dans les aéroports occitans

Aéroports	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Part en 2019	Part en 2020	Évol. 2016-2019	Évol. 2019-2020
Toulouse Blagnac	8 081 179	9 264 611	9 630 308	9 620 224	3 134 730	3 823 066	71,5 %	70,8 %	19 %	- 67 %
Montpellier - Méd.	1 671 086	1 849 572	1 849 963	1 935 631	805 449	1 099 966	14,4 %	18,2 %	16 %	- 58 %
Carcassonne Salvaza	392 147	398 716	375 400	351 982	75 503	86 853	2,6 %	1,7 %	- 10 %	- 79 %
Tarbes-Lourdes	381 549	434 619	462 072	466 325	77 214	121 996	3,5 %	1,7 %	22 %	- 83 %
Perpignan-Rivesaltes	377 214	410 323	463 235	447 938	188 537	254 617	3,3 %	4,3 %	19 %	- 58 %
Béziers Vias	242 132	233 252	233 843	267 712	54 963	93 962	2,0 %	1,2 %	11 %	- 79 %
Nîmes Garons	213 005	216 341	236 631	231 031	57 467	70 325	1,7 %	1,3 %	8 %	- 75 %
Rodez	70 069	78 364	81 162	86 812	16 781	31 245	0,6 %	0,4 %	24 %	- 81 %
Castres-Mazamet	42 344	46 151	45 047	50 139	16 867	25 736	0,4 %	0,4 %	18 %	- 66 %
<b>Total région</b>	<b>11 470 725</b>	<b>12 931 949</b>	<b>13 377 661</b>	<b>13 457 794</b>	<b>4 427 511</b>	<b>5 607 766</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>17 %</b>	<b>- 67 %</b>

Source : Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Prise dans sa globalité et avant la crise sanitaire, la part du trafic international au départ et à l'arrivée des aéroports occitans dépassait celle du trafic national en 2019 (57 % contre 43 %). La tendance s'inverse en 2020 et 2021 (48 % contre 52 %). La part essentielle du trafic national est assurée par les aéroports de Montpellier et Toulouse, auxquels il peut également être ajouté celui de Perpignan.

tableau 4 : parts des passagers de voyages nationaux dans l'activité de chaque aéroport occitan

Aéroports	2017	2018	2019	2020	2021	Moyenne
<b>Toulouse-Blagnac</b>	51 %	49 %	50 %	62 %	63 %	<b>53 %</b>
<b>Montpellier-Méditerranée</b>	64 %	67 %	66 %	72 %	75 %	<b>67 %</b>
Tarbes-Lourdes-Pyrénées	32 %	31 %	29 %	52 %	42 %	36 %
<b>Perpignan-Sud de France</b>	61 %	58 %	59 %	79 %	78 %	<b>64 %</b>
Carcassonne-Sud de France	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %
Béziers-Cap d'Agde en Languedoc	22 %	26 %	23 %	21 %	40 %	23 %
Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes	0 %	1 %	1 %	3 %	3 %	1 %
Rodez-Aveyron	63 %	65 %	58 %	82 %	69 %	67 %
Castres-Mazamet	99 %	99 %	100 %	100 %	100 %	99 %

Sources : CRC à partir des bulletins statistiques de trafic aérien commercial de la DGAC et des résultats d'activité des aéroports français 2021 Union des aéroports français et Francophones associés (UAF&FA)

La part (moyenne entre 2017 et 2021) des passagers des liaisons radiales (vers Paris-Orly et Roissy-Charles de Gaulle) est prépondérante dans les aéroports de désenclavement. Elle représente malgré tout 59 % de l'activité de l'aéroport de Perpignan, 49 % de celle de Montpellier,

ou plus du tiers de l'activité de l'aéroport toulousain ou de celui de Tarbes-Lourdes. Pour rappel, les plateformes de Carcassonne et Nîmes ne proposent pas de liaison parisienne.

**tableau 5 : parts des passagers des liaisons radiales (vers Paris-Orly et Roissy-CDG) dans l'activité de chaque aéroport occitan**

Aéroports	2017	2018	2019	2020	2021	Moyenne
Toulouse-Blagnac	35 %	33 %	33 %	40 %	40 %	<b>36 %</b>
Perpignan-Sud de France	57 %	54 %	57 %	67 %	62 %	<b>59 %</b>
Montpellier-Méditerranée	51 %	50 %	51 %	48 %	46 %	<b>49 %</b>
Tarbes-Lourdes-Pyrénées	32 %	31 %	29 %	51 %	42 %	<b>37 %</b>
Rodez-Aveyron	63 %	65 %	59 %	84 %	70 %	<b>68 %</b>
Castres-Mazamet	95 %	93 %	91 %	100 %	99 %	<b>96 %</b>

Sources : CRC à partir des bulletins statistiques de trafic aérien commercial de la DGAC et des résultats d'activité des aéroports français 2021 (UAF&FA)

Depuis 2010, l'activité de la plupart des liaisons parisiennes en Occitanie reste stable, hormis celles de Toulouse qui connaît un quadruplement à partir de 2011 et celle de Montpellier, en croissance depuis 2012.

### CONCLUSION SUR LE CADRE AÉROPORTUAIRE OCCITAN

Le territoire occitan compte neuf aéroports de transport commercial de passagers, classés en quatre niveaux au regard du trafic annuel : Toulouse et Montpellier, plus d'un million de passagers, Carcassonne, Tarbes et Perpignan, environ 400 000, Nîmes et Béziers, moins de 250 000, Rodez et Castres, moins de 100 000.

En 2019, l'essentiel du trafic aéroportuaire régional s'est réalisé sur les plateformes de Toulouse (71,5 %) et Montpellier (14,5 %). Les sept autres aéroports occitans se sont partagés environ 14 % du trafic, soit 1,9 sur 13,5 millions de passagers par an. Le trafic à bas coût a représenté une part importante de l'ensemble du trafic commercial occitan.

En 2022, la moitié des 166 destinations proposées sur les aéroports de l'Occitanie se situe au départ de l'aéroport de Toulouse, et presque un quart au départ de Montpellier. L'offre occitane se décompose en 130 destinations étrangères, 27 inter-régionales hors Île-de-France et neuf parisiennes. En 2022, les aéroports de Nîmes et Carcassonne ne proposent pas de destination parisienne.

La stratégie aéroportuaire régionale et du maillage des aéroports occitans ne peut se concevoir sans prendre en compte la place prépondérante qu'occupent les secteurs aéronautique et touristique dans cette région.

Les plateformes aéroportuaires de Perpignan, Nîmes et Tarbes-Lourdes ont la particularité d'accueillir et de desservir des entreprises majeures du secteur aéronautique. L'activité autre que le transport de voyageurs de ces trois aéroports constitue ainsi une part prédominante de leur trafic. Celui de Tarbes-Lourdes joue également un rôle majeur pour l'acheminement par voie aérienne des pèlerins.

Les fragilités du transport aérien mises en évidence par la récente crise sanitaire, les préoccupations environnementales croissantes ainsi que la fin prévue à échéance 2024 des aides publiques aux aéroports, en l'état actuel de la réglementation, conduisent à poser la question de la soutenabilité économique de certaines plateformes aéroportuaires.

## 2. UNE STRATÉGIE RÉGIONALE CLAIREMENT DÉFINIE MAIS ENCORE RÉCENTE

Contrairement à la plupart de ses homologues et en raison de l'importance de son maillage aéroportuaire, la région Occitanie a récemment défini une stratégie, qu'elle a déjà commencé à mettre en œuvre. Elle repose sur une préservation du maillage aéroportuaire et un niveau d'aide publique jugé comme peu élevé au regard de l'évaluation des retombées économiques du secteur aérien – aéronautique et aéroportuaire – sur son territoire.

### 2.1. Des objectifs et des axes stratégiques clairement identifiables

En tant que chef de file en matière d'aménagement du territoire, la région a conduit de septembre à décembre 2017 une concertation<sup>23</sup> visant à définir sa stratégie aéroportuaire dans ce domaine. Adoptée en avril 2018, elle repose sur trois objectifs : le désenclavement des territoires, et notamment l'accessibilité à Paris, le développement économique et touristique, et l'ouverture de la région sur le monde.

Cette concertation est à l'origine de la création du conseil de développement aéroportuaire régional (CDAR), organe composé des exécutifs de tous les partenaires des aéroports visant à permettre des échanges réguliers entre les acteurs territoriaux du secteur (« *notamment à accroître la complémentarité des plateformes grâce à des échanges d'informations et l'organisation de démarches collectives vis-à-vis des opérateurs aériens* »<sup>24</sup>).

Pour atteindre ses objectifs, la région a défini trois axes principaux de soutien aux plateformes aéroportuaires :

- le maintien, voire le développement de sa participation au capital des aéroports de Toulouse et de Montpellier afin de développer leur activité et leur rôle dans le développement économique et touristique du territoire régional ;
- la création d'une gouvernance intégrée des trois aéroports régionaux de Perpignan, Carcassonne et Tarbes-Lourdes avec une exploitation commune, en vue de la création d'un troisième « aéroport régional multipolaire » ou « principal » ;
- l'appui aux plateformes d'équilibre du territoire, outils de désenclavement économique et de développement touristique, en soutenant les actions portées par les aéroports et en intégrant les syndicats mixtes de Béziers, Nîmes, Castres et Rodez.

La région considère que les aéroports situés sur son ressort constituent une infrastructure à préserver, chaque plateforme représentant un atout pour les territoires desservis. Outre les vols commerciaux, d'autres activités essentielles, issues notamment de l'écosystème aéro-industriel régional contribuant au rayonnement international du territoire (aéro-industries, sécurité civile, vols sanitaires, écoles...) y sont accueillies. Enfin, le maillage doit aussi permettre d'éviter de concentrer toute l'activité avec ses externalités négatives sur les principales plateformes (nuisances sonores, congestion, pollution de l'air...).

La collectivité souhaite que les aéroports travaillent ensemble, sans concurrence entre eux, et veut se positionner comme partenaire des territoires, par la coopération. En ce sens, elle

<sup>23</sup> Concertation matérialisée par des réunions sur chacune des plateformes, impliquant l'ensemble des acteurs locaux économiques et touristiques, les partenaires des aéroports, les services de l'État, les entreprises installées sur les plateformes et les usagers de la plateforme.

<sup>24</sup> Commission permanente de la région du 13 avril 2018, délibération n° CP/2018-AVR/10.21.

recherche une gouvernance partagée avec les collectivités locales, notamment au travers des syndicats mixtes, outils de gestion souples et de nature à favoriser les cofinancements.

## 2.2. Une stratégie qui repose sur une évaluation des retombées économiques qui reste à fiabiliser

La stratégie aéroportuaire régionale repose sur une évaluation de retombées économiques très importantes au regard du coût public régional engagé dans les aéroports autres que régionaux, soit environ 0,9 Md€ par an de dépenses passagers<sup>25</sup>, contre environ 28,5 M€ de contributions versées par les différents acteurs publics (en moyenne annuelle entre 2017 et 2019), dont près de 43 % en provenance de la région Occitanie.

Rapporté au trafic aérien régional, hors aéroports de Montpellier et Toulouse qui n'ont pas reçu d'aides, le coût public par passager s'élève à environ 16 € en 2019 (sur la base de 29,9 M€ de contributions publiques occitanes et de 1,9 million de passagers).

**tableau 6 : subventions versées par les acteurs publics aux aéroports Occitans**

en M€	2017	2018	2019	Moyenne
Subventions d'exploitation reçues par les propriétaires délégués des plateformes aéroportuaires	24,8	23,4	23,6	23,9
<i>Dont en provenance de la région Occitanie</i>	9	9	9,7	9,2
Subventions d'investissement reçues par les propriétaires délégués des plateformes aéroportuaires	3,8	2,9	6	4,2
<i>Dont en provenance de la région Occitanie</i>	2,4	2	4,6	3
Subventions d'investissement directement perçues par l'exploitant (aéroport de Castres)	0,4	0,3	0,3	0,3
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>26,6</b>	<b>29,9</b>	<b>28,5</b>
<i>Total en provenance de la région Occitanie</i>	<i>11,4</i>	<i>11</i>	<i>14,2</i>	<i>12,2</i>

Sources : CRC à partir des comptes de gestion de la région et des comptes rendus financiers des exploitants

Si les retombées économiques pour la région sont susceptibles de justifier l'aide publique dans le secteur aéroportuaire, cela implique que leur évaluation soit suffisamment fiabilisée.

La région diligente tous les deux ans auprès de la société BIPE, cabinet de conseil en stratégie de BDO France, une étude sur les retombées socio-économiques du transport aérien sur son territoire. Celle-ci s'appuie sur des enquêtes menées en haute et basse saisons auprès de passagers sélectionnés sur la base d'un panel représentatif de vols opérés sur les aéroports occitans.

La dernière étude portant sur l'année 2019 montre que l'activité économique de l'écosystème aéroportuaire régional générerait environ 4,1 Md€ de chiffre d'affaires annuel (dont 2,7 Md€ n'incluant pas les activités des constructeurs aéronautiques) et près de 2 Md€ de produit intérieur brut (PIB), dont 1,5 Md€ sur son territoire.

Le secteur aéroportuaire mobiliserait plus de 27 000 emplois en équivalent à temps plein, dont près de 21 000 en Occitanie. La moitié serait liée aux activités proprement aéroportuaires (impacts directs, indirects, induits), l'autre moitié aux emplois générés par les dépenses des visiteurs aériens. Le ratio serait ainsi de 2,1 emplois par millier de passagers (dont 0,6 directement).

<sup>25</sup> Hors aéroports de Montpellier et Toulouse (soit total Occitanie 1,31 Md€ moins 134 M€ à Montpellier et 291 M€ à Toulouse). Source : rapport du cabinet conseil BIPE du 26 juillet 2021.

Sur les dix aéroports recensés, les passagers auraient dépensé 1,5 Md€ en 2019, dont 1,3 Md€ en Occitanie, 90 % des dépenses de ce territoire s’effectuant à moins de 100 kilomètres de l’aéroport générateur. Cela représenterait en moyenne l’équivalent de 157 € de PIB par passager (116 € pour le territoire occitan). Si les dépenses estimées sur le territoire de l’Occitanie apparaissent en hausse par rapport à 2016 (+ 12 M€) en dépit de la baisse du nombre de visiteurs, l’explication résiderait dans le développement du trafic aérien et la hausse moyenne de dépenses par visiteur.

La méthodologie de cette étude a été récemment contestée. Un rapport publié en 2017<sup>26</sup> a en effet comparé les principaux résultats d’études d’impact économique d’un échantillon d’aéroports régionaux français. Il constate qu’elles soulèvent un certain nombre d’interrogations tenant aux buts poursuivis par les collectivités locales, au niveau de diffusion de ces travaux (parfois confidentiel) et au fait qu’elles ne prennent en compte ni les coûts globaux des infrastructures ni leurs externalités négatives, ce qui est effectivement le cas de la présente étude. Un autre rapport plus récent<sup>27</sup> observe en premier lieu que les nombreuses études commandées par les acteurs publics sont souvent orientées pour justifier *a posteriori* les subsides alloués à l’exploitation des plateformes. Les méthodes utilisées pour estimer leur impact économique varient d’un aéroport et d’un pays à l’autre. Celles-ci ont évolué au cours du temps mais il n’y a jamais eu de consensus définitif sur une méthode générale qui s’imposerait réglementairement à tous les aéroports.

La chambre relève que le cabinet conseil retenu compte en outre parmi ses clients plusieurs entreprises intervenant dans le secteur aérien comme des motoristes (Rolls-Royce, Safran), des équipementiers (Thalès) et des pétroliers (Total Énergies). Bien qu’aucune disposition réglementaire n’interdise formellement la possibilité d’être à la fois prestataire pour des entreprises privées du secteur et pour les collectivités publiques concédantes d’aéroports, la chambre considère que cette situation doit faire l’objet de transparence, par une mention spécifique lorsque la société présente ses études devant les élus et les responsables publics concernés<sup>28</sup>. Cette exigence est d’autant plus essentielle que le calcul des retombées économiques, par ailleurs difficile à évaluer, est le seul argument des concédants fondant les subventions attribuées. La question de savoir si les passagers importants se seraient malgré tout rendus sur le lieu de leur destination par un autre moyen demeure posée.

La chambre recommande par conséquent à la région de renforcer le niveau d’information des élus relatif à la méthodologie des études commandées ainsi qu’aux liens d’intérêts des prestataires retenus.

### **Recommandation**

**1.** Préciser lors d’une présentation en conseil régional la méthodologie retenue par les études d’évaluation des retombées économiques, les biais d’analyse et les éventuels liens d’intérêts des prestataires avec le secteur aérien. *Non mise en œuvre.*

<sup>26</sup> Michel Carrard, *Les études d’impact des aéroports français régionaux et locaux sur les territoires*, Annexe A3 du « Rapport sur le maillage aéroportuaire français », Conseil supérieur de l’aviation civile, DGAC, CGET, janvier 2017.

<sup>27</sup> *Quel est le vrai bilan socio-économique des aéroports français ?* J. Pavaux, 30 novembre 2021.

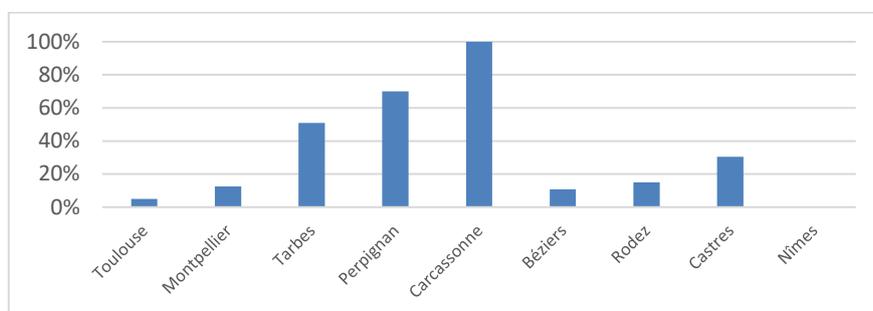
<sup>28</sup> Si le syndicat a indiqué que la société BIPE mentionnait dans son offre la présence de ces entreprises au sein de sa clientèle, il n’est pas avéré que cette information soit connue des décideurs dans la mesure où elle ne figure pas dans les livrables à destination des élus.

### 2.3. La région s'implique dans la gouvernance des plateformes aéroportuaires

Conformément à ses objectifs stratégiques, la région a intégré la gouvernance des syndicats mixtes de Béziers, Castres et Rodez, et commencé à rapprocher les trois plateformes de Perpignan, Carcassonne et Tarbes-Lourdes en confiant leur exploitation à la société publique locale aéroportuaire régionale (SPLAR), récemment créée. Elle ne peut en revanche envisager qu'un partenariat avec celle de Nîmes, désormais supportée par la communauté d'agglomération qui a subrogé l'ancienne structure porteuse des prérogatives du propriétaire, à savoir le syndicat mixte.

Si la région est aujourd'hui présente dans la quasi-totalité des gouvernances aéroportuaires, le niveau de sa participation demeure cependant très disparate, allant de 0 % (Nîmes) à 100 % (Carcassonne).

**graphique 1 : participation de la région dans la gouvernance des propriétaires des plateformes aéroportuaires occitanes**



Source : CRC Occitanie d'après les informations des différentes plateformes aéroportuaires

Malgré un partenariat avec les acteurs gardois à l'état d'ébauche, l'absence de la région dans la gouvernance de la plateforme nîmoise limite sa capacité d'intervention dans l'aménagement aéroportuaire régional et son rôle dans sa mise en cohérence.

Elle n'a en définitive la capacité d'imposer ses orientations que sur les aéroports de Carcassonne, Perpignan et Tarbes-Lourdes, la SPLAR, exploitante de ces trois plateformes, se trouvant dans une situation plus avantageuse que celle d'un aéroport moyen isolé. Avec la présence de la région dans la plupart des gouvernances aéroportuaires occitanes et au CDAR, cette nouvelle configuration est cependant susceptible de favoriser la rationalisation des dessertes.

Bien que des modes de gouvernance soient similaires entre certaines plateformes, le panorama organisationnel des aéroports occitans est disparate<sup>29</sup>, à l'image de la situation nationale.

Ainsi, les gouvernances des aéroports de Montpellier et Toulouse ont en commun leur statut de société aéroportuaire régionale (SAR), lesquelles sont respectivement propriétaire et exploitante de leurs propres plateformes.

Hormis l'aéroport de Carcassonne propriété de la région seule, les autres plateformes appartiennent toutes à des établissements publics locaux. Ce sont pour la plupart des syndicats mixtes dont la région est membre, sauf la plateforme aéroportuaire de Nîmes, propriété de l'État et dont les prérogatives sont désormais assurées par la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole.

<sup>29</sup> Une présentation des compétences des collectivités territoriales en matière d'exploitation des aérodromes est proposée en annexe 4, et des différents acteurs intervenant sur une plateforme aéroportuaire en annexe 5.

Les aéroports de Carcassonne, Perpignan et Tarbes ont en commun d'être exploités par la SPLAR et seul le syndicat mixte de l'aéroport de Béziers assure son exploitation en régie. Les autres propriétaires ont délégué l'exploitation à un groupe privé (Nîmes), à une société d'économie mixte (Rodez) ou encore à la chambre de commerce et d'industrie (Castres).

### **2.3.1. Une présence minoritaire dans les sociétés aéroportuaires de Montpellier et Toulouse**

La région figure au capital des deux sociétés exploitantes des aéroports de Montpellier-Méditerranée et de Toulouse-Blagnac.

S'agissant de la SAR Aéroport de Toulouse-Blagnac, la région détient 5 % des parts aux côtés de la CCI de Toulouse (25 %), de l'État (10,01 %), du département de la Haute-Garonne (5 %), de Toulouse Métropole (5 %), et de la société Eiffage depuis 2019 (49,99 %) <sup>30</sup>.

Concernant la SAR Aéroport de Montpellier-Méditerranée, la région détient 12,5 % des parts aux côtés de l'État (60 %), de la CCI de l'Hérault (25 %), de la communauté d'agglomération du Pays de l'Or (1 %), de Montpellier Méditerranée Métropole (0,5 %) et du département de l'Hérault (1 %).

Malgré le processus de transfert de compétences dans le secteur aérien en faveur des collectivités territoriales mené progressivement depuis les lois de décentralisation du 13 août 2004, 20 avril 2005, puis de la loi NOTRe de 2015, l'État reste l'autorité concédante des SAR puisqu'il détermine les orientations de développement à long terme et contrôle la bonne exécution du service public dans le cadre d'un cahier des charges.

S'agissant de ces deux aéroports régionaux, la région n'apporte aucun financement (en fonctionnement comme en investissement) autre que l'apport en capital effectué lors de l'achat des actions des sociétés <sup>31</sup>. Au titre des dividendes 2018, elle a perçu en 2019 plus de 0,8 M€ de la SAR toulousaine <sup>32</sup> et 179 450 € de la SAR montpelliéraine <sup>33</sup>. Elle n'a en revanche reçu aucun dividende au titre des exercices 2019, 2020 et 2021.

En effet, la région souhaiterait autant que possible maintenir l'actionnariat public, à travers son engagement dans le capital de ces sociétés aéroportuaires, en privilégiant en particulier l'utilisation des excédents dégagés pour le développement des infrastructures. Cet objectif a été intégré, notamment, dans les différents plans stratégiques successifs adoptés par le conseil de surveillance de l'aéroport Montpellier-Méditerranée.

Les actionnaires de la SAR montpelliéraine ont fait valoir à l'État en février 2021 tout l'intérêt que revêtait à leur sens la décentralisation de cette plateforme : *« l'aéroport de Montpellier-Méditerranée a besoin d'être piloté au plus près des attentes et des besoins de nos territoires, de leurs entreprises et de leurs habitants. Il doit proposer une offre différenciée pour mieux exister entre les deux grands aéroports de Marseille et de Barcelone, au plus près des acteurs économiques pour développer la zone de fret, au plus près des acteurs touristiques pour bâtir de nouvelles offres, au plus près des riverains pour répondre aux enjeux environnementaux.*

<sup>30</sup> La société Eiffage a racheté les parts anciennement détenues depuis 2015 par la société Casil Europe, qui était elle-même la propriété de deux sociétés chinoises.

<sup>31</sup> La région Occitanie détient 7 400 actions au capital de l'aéroport de Toulouse-Blagnac pour une valeur d'acquisition de 7 400 €. Elle détient 18 500 actions au capital de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée pour une valeur d'acquisition de 817 700 €.

<sup>32</sup> Titre 2870 du 18 novembre 2019.

<sup>33</sup> Titre 1479 du 22 juillet 2019.

*Sa desserte mérite également d'évoluer* »<sup>34</sup>. Les statuts ont d'ailleurs fait l'objet d'une modification en ce sens. Lors de sa séance du 24 septembre 2019, le conseil de surveillance de l'aéroport de Montpellier Méditerranée a approuvé à l'unanimité l'introduction dans les statuts de la société, d'une raison d'être : « *doter l'est de l'Occitanie de la plateforme aéroportuaire de niveau national et international nécessaire à l'aménagement et à la vie économique et sociale de son territoire, par la gestion responsable d'une offre aérienne et de services aéroportuaires durables* ».

### **2.3.2. Une position majoritaire dans la gouvernance intégrée des aéroports de Carcassonne, Perpignan et Tarbes-Lourdes**

Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, la région est devenue propriétaire de l'aéroport de Carcassonne (à 100 %) et membre des deux syndicats mixtes propriétaires des plateformes de Perpignan (à 70 %) et de Tarbes-Lourdes (initialement à 35,2 % puis 51 % depuis 2018).

#### **2.3.2.1. Les conditions de création de la SPLAR**

À l'occasion du renouvellement des délégations de service public d'exploitation des plateformes aéroportuaires de Carcassonne et Perpignan arrivant à échéance fin 2019, la région a décidé de confier cette mission à une société publique locale (SPL)<sup>35</sup> spécialement créée à cet effet, avec pour perspective de récupérer l'exploitation de la concession de l'aéroport de Tarbes arrivant à échéance fin 2020.

Placer l'exploitation en quasi-régie partagée sous la forme juridique d'une SPL faisait partie des solutions envisageables alors que les conditions économiques proposées par les candidats au renouvellement des concessions des sites de Carcassonne et Perpignan étaient jugées inadaptées, notamment au regard de l'état prévisionnel des charges structurelles<sup>36</sup> et des rémunérations excessives liées au risque d'exploitation encouru.

Au travers de la création de la SPLAR, la région entend instaurer une plateforme aéroportuaire régionale et économique permettant certaines mutualisations des fonctions supports<sup>37</sup>, afin de générer des économies de gestion. Il s'agit aussi de limiter voire de supprimer la concurrence entre les plateformes concernées (ajustement des stratégies tarifaires respectives, révision des plans d'investissement, mise en place de spécialisations et de complémentarités selon le type de clientèle ou les destinations, dessertes communes, élargissement des zones de chalandise...). La SPLAR a ainsi reçu pour mission la gestion, l'entretien et le développement de plateformes aéroportuaires afin de participer à l'attractivité, à la promotion, au rayonnement ainsi qu'au développement du territoire.

Sa création est ainsi le résultat d'une opportunité de gestion apparue concomitamment au renouvellement de trois délégations de service public.

---

<sup>34</sup> Lettre du 8 février 2021 des actionnaires de la SA aéroport Montpellier-Méditerranée au ministre des transports.

<sup>35</sup> Cf. annexe 6.

<sup>36</sup> Le coût des fonctions supports de la SPLAR a été estimé à près de 0,5 M€ en 2021, soit moitié moindre que celui des frais de siège sollicités par le candidat le mieux-disant.

<sup>37</sup> Les fonctions support des trois plateformes ont effectivement été mutualisées au niveau de la SPLAR et localisées à Carcassonne (commission d'achats...). La paye et la communication ont effectivement été externalisées. Sur les concessions groupées, les mutualisations et les mises en réseau entre aéroports, le rapport commun du CGET et du CSAC de 2017 sur le maillage aéroportuaire français a relevé plusieurs bonnes pratiques (p. 58 et 59).

Si la région n'a pas envisagé, à l'origine, d'intégration progressive d'autres plateformes au sein de la SPLAR, elle n'exclut pas aujourd'hui d'avancer sur cette voie avec l'accord des collectivités partenaires<sup>38</sup>.

Il convient de préciser que si la SPLAR constitue bel et bien une société unique gérant les aéroports de Carcassonne, Perpignan et Tarbes, elle s'est vue confier leur exploitation dans le cadre de trois conventions de DSP distinctes, le financement apporté par chaque actionnaire de la SPLAR (la région et les deux syndicats mixtes) par le biais d'apports en capital étant exclusivement affecté à la plateforme dont il est propriétaire.

La répartition initiale des parts de la SPLAR se présentait de la façon suivante<sup>39</sup> : région, 62 % des parts, syndicat mixte de l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes, 38 %. Suite à l'entrée du syndicat mixte de l'aéroport de Tarbes-Lourdes au capital de la SPLAR en 2021, la répartition des parts parmi les actionnaires s'en est trouvée modifiée : 36 % pour la région, 27,4 % pour le syndicat mixte de Perpignan-Rivesaltes et 36,6 % pour celui de Tarbes-Lourdes. Ces trois acteurs sont liés par un pacte conclu le 28 août 2020 pour 15 ans, qui ne prévoit pas le versement de dividendes en cas de constatation de bénéfices.

La région est ainsi désormais majoritaire dans la propriété des trois plateformes aéroportuaires de Carcassonne (100 %), Perpignan (70 %) et Tarbes-Lourdes (51 %). Son poids dans la capitalisation de la SPLAR, société exploitante de ces trois aéroports, atteint pour sa part 73,9 % (36 % directement et 37,9 % *via* sa présence dans les deux syndicats mixtes). Elle détient de ce fait le pouvoir de décision, que ce soit directement en tant que propriétaire ou indirectement en tant qu'exploitant.

**tableau 7 : répartition des actionnaires de la SPLAR et poids global de la région en son sein**

Aéroports	Propriétaires des plateformes	Part de la région dans chaque propriétaire, en % (A)	Part de chaque propriétaire dans la SPLAR, en % (B)	Part de la région dans la SPLAR, en % : (A × B) / 100
Perpignan	SMAPR	70	27,4	19,2
Tarbes	Pyrénia	51	36,6	18,7
Carcassonne	Région Occitanie	100	36	36
<b>Total</b>				<b>73,9</b>

Source : CRC d'après les données communiquées par la SPLAR

### 2.3.2.2. La gouvernance de la plateforme aéroportuaire de Carcassonne

Aux termes de la convention de DSP relative à l'exploitation de l'aéroport de Carcassonne, la région, en tant que propriétaire de la plateforme, s'est engagée à capitaliser la SPLAR sur les dix ans de la future concession à un niveau et à un rythme annuel prédéfinis pour un montant total actualisé de 37 M€ à échéance 2028. En 2022, confrontée à un aléa de gestion ayant augmenté son fonds de roulement, la région en a profité pour verser 95 % de l'échéancier, soit 35,3 M€.

<sup>38</sup> « La région s'implique dans les plateformes d'équilibre du territoire (de moins de 250 000 passagers annuels) en soutenant les opérations portées par les plateformes et en intégrant les syndicats mixtes de Béziers, de Nîmes, de Castres, de Rodez, si l'ensemble des conditions sont réunies et notamment si les statuts permettent de définir et de maîtriser un niveau de contribution statutaire de la région adapté aux objectifs et aux enjeux. Ces aéroports peuvent rejoindre progressivement la plateforme multipolaire qui représente à terme un trafic de près de deux millions de passagers. » Source : commission permanente du 13 avril 2018, délibération n° CP/2018-AVR/10.21.

<sup>39</sup> Le capital social initial étant de 50 000 €.

À l'exception de l'obligation de payer la taxe foncière qui incombe au propriétaire, la région ne contribue plus au fonctionnement de l'exploitant. Elle peut par contre intervenir en investissement dans un plafond de 75 % des dépenses considérées, conformément aux lignes directrices européennes. Il est au demeurant formellement convenu que le département de l'Aude et les communautés d'agglomération de Carcassonne et Narbonne, qui ne font pas partie de la gouvernance de l'entité, contribuent aux investissements de la plateforme à hauteur de 10 % chacun.

Le montant des dépenses d'investissement mandatées par la région entre 2017 et 2021 s'établit à 2,4 M€ par an en moyenne (hors capitalisation). Il convient par ailleurs de mentionner qu'en 2021, dans un contexte de forte incertitude sur la reprise du trafic, la région a entrepris d'importants travaux pour la construction d'une nouvelle aérogare de 5 500 m<sup>2</sup> (dite « la jetée ») jouxtant celle existante. Le coût total des travaux, qui devaient être achevés en février 2023, est estimé en septembre 2022 à près de 9,4 M€. Il est financé par la région à hauteur de 70 %<sup>40</sup>, par les communautés d'agglomération de Carcassonne et de Narbonne ainsi que par le département de l'Aude, à hauteur de 10 % chacun.

### **2.3.2.3. La gouvernance de la plateforme aéroportuaire de Perpignan**

Entre 2017 et 2019, la région, membre du syndicat mixte propriétaire (70 %) de la plateforme aux côtés du département des Pyrénées-Orientales (15 %) et de la communauté urbaine de Perpignan Méditerranée (15 %), apportait une contribution syndicale statutaire permettant, outre la couverture de ses dépenses de fonctionnement (charges courantes, taxes foncières, études...), de financer son programme d'investissement et d'assurer l'équilibre de l'exploitation confiée par DSP à l'exploitant Véolia-Transdev.

Depuis 2020, comme à Carcassonne, l'exploitation est assurée par une nouvelle DSP confiée à la SPLAR. Dans cette convention, c'est le syndicat mixte de l'aéroport de Perpignan, en tant que propriétaire, qui s'engage à capitaliser la SPLAR sur les 10 ans de la future concession à un niveau et à un rythme annuel prédéfinis pour un montant total actualisé de 28,2 M€ à échéance 2029 (70 % provenant donc de la région).

En tant que propriétaire, le syndicat mixte contribue aux opérations d'investissement sur la plateforme de Perpignan, sans toutefois pouvoir excéder 75 % des dépenses exposées, conformément aux lignes directrices européennes. À travers le syndicat mixte, la région a ainsi financé en moyenne 0,7 M€ par an d'investissement entre 2019 et 2021 (hors capitalisation).

### **2.3.2.4. La gouvernance de la plateforme aéroportuaire de Tarbes-Lourdes**

Membre du syndicat mixte propriétaire Pyrénia (à hauteur de 51 % depuis 2018) aux côtés du département des Hautes-Pyrénées (24,5 %) et de la communauté d'agglomération de Tarbes-Lourdes-Pyrénées (24,5 %), la région apporte une contribution annuelle permettant de financer à la fois le fonctionnement du syndicat mixte (budget général du syndicat), les actions spécifiques liées à l'aménagement du campus aéro-industriel et les actions spécifiques à l'aéroport (budget aéroport du syndicat, exploité par la société Transdev jusqu'en 2020) comprenant notamment la participation à la compensation financière de la liaison Tarbes-Paris.

---

<sup>40</sup> La région a précisé qu'il ne s'agissait pas d'un investissement de développement de la capacité d'accueil mais d'un investissement consécutif à une mise aux normes. Dès lors, les aides apportées pour son financement bénéficiaient de l'exemption de notification préalable à la Commission, prévue pour les aéroports de moins de trois millions de passagers.

Depuis 2021, l'exploitation est assurée dans le cadre d'une nouvelle DSP confiée à la SPLAR. Dans cette convention, c'est le syndicat mixte de l'aéroport de Tarbes-Lourdes, en tant que propriétaire, qui s'engage à capitaliser la SPLAR sur les dix ans de la future concession, à un niveau et à un rythme annuel prédéfinis, pour un montant total actualisé de 37,6 M€ à échéance 2029 (dont 51 % en provenance de la région).

En tant que propriétaire, le syndicat mixte contribue à l'investissement de la plateforme de Tarbes, sans toutefois pouvoir excéder un plafond de 75 % des dépenses exposées, conformément aux lignes directrices européennes. À travers le syndicat mixte, la région a ainsi financé près de 1,2 M€ par an d'investissement entre 2019 et 2021 (hors capitalisation).

### **2.3.3. Une entrée en 2018 dans le syndicat mixte de Béziers, à la fois propriétaire et exploitant**

La région est membre depuis 2018 du syndicat mixte propriétaire et exploitant en régie (non dotée de la personnalité morale) de la plateforme aéroportuaire de Béziers (à hauteur de 10,71 %) aux côtés du département de l'Hérault (14,29 %) et des communautés d'agglomération Béziers Méditerranée (32,14 %), Hérault Méditerranée (32,14 %), Sète Agglopôle Méditerranée (7,14 %), et de la communauté de communes La Domitienne (3,57 %)<sup>41</sup>. Elle soutenait toutefois déjà financièrement la plateforme biterroise au travers d'une aide au développement des flux touristiques s'élevant en moyenne à 0,2 M€ par an. Sa contribution est désormais de 0,427 M€ par an en moyenne.

### **2.3.4. Une entrée en 2020 dans la gouvernance des deux syndicats mixtes de Castres et Rodez**

#### **2.3.4.1. La présence dans la gouvernance aéroportuaire de Castres**

Le syndicat mixte de l'aéroport régional de Castres-Mazamet (SMARCM), propriétaire de la plateforme, est aujourd'hui composé de 16 communes, de la communauté de communes Thoré Montagne Noire et de la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet (33 %), du département du Tarn (33 %), de la chambre de commerce et de l'industrie du Tarn (2,6 %) et de la région (30,4 %), entrée au syndicat le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

La CCI du Tarn, à l'origine de la création de l'aéroport de Castres-Mazamet, ne détient pas la majorité dans ses instances décisionnelles, mais son poids est prépondérant, que ce soit sur le plan financier ou en nombre de voix, et ses organes sont présidés par ses représentants. Par ailleurs, le syndicat mixte lui a confié la gestion de la plateforme par contrat d'affermage<sup>42</sup> conclu pour une durée de 35 ans. Son terme est fixé à avril 2024. Elle est ainsi en double position de délégataire de service public en tant que fermier, et de délégant du service public en tant que membre du syndicat. Pour le renouvellement de la DSP d'exploitation de la plateforme, les acteurs envisagent de confier le contrat d'affermage à une société d'économie mixte.

<sup>41</sup> La CCI Hérault n'est plus membre du syndicat mixte depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Elle demeure partenaire du syndicat mixte et contribue au budget annuel à hauteur de 15 000 €.

<sup>42</sup> L'affermage est le contrat par lequel le contractant s'engage à gérer un service public, à ses risques et périls, contre une rémunération versée par les usagers. Le concessionnaire, appelé « fermier », reverse à la personne publique une redevance destinée à contribuer à l'amortissement des investissements qu'elle a réalisés. La rémunération versée par le fermier en contrepartie du droit d'utilisation de l'ouvrage est appelée la surtaxe.

Avant d'être membre du syndicat, la région a soutenu financièrement l'aéroport en subventionnant la ligne OSP Castres/Paris sur la période 2016-2019.

#### **2.3.4.2. La présence dans la gouvernance aéroportuaire de Rodez**

Le syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aéroport (SMAEA), propriétaire de la plateforme, est composé de la communauté d'agglomération du Grand Rodez (10 %), de la CCI de l'Aveyron (5 %), du département de l'Aveyron, qui a la présidence et est le principal financeur (70 %) et, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, de la région (15 %).

Comme à Castres, sans être encore membre du syndicat, la région a soutenu financièrement l'aéroport en subventionnant la ligne OSP Rodez/Paris sur la période 2016-2019. Depuis 2020, son intervention s'effectue désormais au travers d'une participation égale à 15 % des contributions totales des membres, couvrant ainsi une part des charges de fonctionnement du syndicat mixte et une part de la compensation financière de la liaison parisienne sous OSP.

Le syndicat mixte en a délégué l'exploitation en 2010 à la société anonyme d'économie mixte locale (SAEML) Air12, créée à cet effet, par une concession de service public à échéance 2024.

Composée de sept actionnaires, la présidence de la SAEML Air12 est assurée par le département de l'Aveyron, qui en est le principal actionnaire. Le syndicat mixte, la communauté d'agglomération du Grand Rodez et le département de l'Aveyron détiennent ensemble près de 73 % du capital, répartis entre eux à parts à peu près égales, la CCI de l'Aveyron 25 %, le restant étant détenu par deux organismes bancaires et une *holding* (soit 2,25 % au total). La région Occitanie n'est en revanche pas actionnaire de la SAEML Air12.

#### **2.3.5. Une absence de la région dans la gouvernance de la plateforme de Nîmes**

Propriétaire de la plateforme aéroportuaire de Nîmes depuis 2005, l'État a délégué ses prérogatives au syndicat mixte de l'aéroport de Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes (constitué de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole, du département du Gard et de la communauté d'agglomération du grand Alès) jusqu'en mars 2018, lequel a ensuite été remplacé par la CA de Nîmes Métropole.

L'exploitation de l'aéroport a été confiée par délégations de service public successives à Veolia Transport puis à la société en nom collectif Lavalin (depuis 2013), aujourd'hui dénommée Edeis (l'actuelle délégation courant sur la période 2022-2028).

Suite à la promulgation de la loi NOTR<sup>43</sup> et du décret de juillet 2021<sup>43</sup> ouvrant la possibilité à la CA de Nîmes Métropole de solliciter le transfert de l'aéroport, celle-ci a présenté sa manifestation d'intérêt au préfet de région puis a approuvé à l'unanimité du conseil communautaire sa candidature pour le transfert de propriété à son bénéfice en juillet 2022.

Alors qu'elle prévoyait d'intégrer la gouvernance de l'ensemble des plateformes aéroportuaires, la région n'est pas devenue membre du syndicat mixte de l'aéroport de Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes.

---

<sup>43</sup> Décret n° 2021-986 du 27 juillet 2021.

Pour autant, jusqu'en 2019, la région a apporté une subvention à la plateforme nîmoise pour l'aide au développement de flux touristiques sous la forme d'un engagement moyen de 0,2 M€ par an. Elle a indiqué dans sa réponse à la chambre avoir « *conditionné ce soutien dans un objectif de meilleure complémentarité avec Montpellier et en se positionnant davantage sur un soutien au développement du pôle aéronautique et de sécurité civile* ».

La CA de Nîmes Métropole s'étant désormais subrogé au syndicat qui a été dissous depuis le 31 décembre 2022 avec période de transition jusqu'au 31 mars 2023, la capacité d'intervention de la région sur la plateforme nîmoise ne peut désormais reposer que sur un cadre partenarial. Celui-ci serait en cours de négociation et basé davantage sur une aide à l'investissement orientée en faveur du renforcement du pôle aéronautique et de sécurité civile compte tenu du souhait de la région de maintenir son soutien à cette plateforme dans le cadre de sa stratégie aéroportuaire.

## 2.4. Les freins à la mise en œuvre de la stratégie régionale

Au-delà des contraintes règlementaires relatives aux aides publiques pouvant remettre en cause la pérennité des plateformes aéroportuaires, le manque de visibilité sur l'accompagnement de l'État, que ce soit sur les liaisons sous OSP (cf. *infra*) ou sur son positionnement stratégique à l'égard des aéroports régionaux (Toulouse et Montpellier en l'espèce), ne favorise pas, selon la région, la mise en place d'une gouvernance réellement partagée avec l'ensemble des acteurs du territoire et les décisions stratégiques, notamment en matière d'investissement.

La loi d'orientation des mobilités<sup>44</sup> promulguée en 2019 n'ayant pas été accompagnée de la programmation des investissements promise, les actions à entreprendre dépendent ainsi chaque année de la loi de finances, et leur arbitrage s'effectue par conséquent sans aucune visibilité pluriannuelle.

En outre, les contrats de plan État-région (CPER) 2015-2020 ne prévoient pas de volet aérien, pas plus que le CPER 2021-2027 adopté le 30 juin 2022. Quant aux financements européens, il n'y a pas de fonds fléchés pour le développement des aéroports<sup>45</sup>.

La région reconnaît par ailleurs que sa stratégie est « *fortement contrainte par les choix de développement des compagnies aériennes. Le développement du modèle à bas coût a accentué cette difficulté. La mise en place d'une stratégie à long terme dans l'offre de desserte se heurte à la fois à une vision stratégique souvent à court terme des compagnies aériennes et à l'accentuation de la mise en concurrence des plateformes pour minimiser leurs coûts* ».

## 2.5. L'intégration de la multimodalité des transports : un axe stratégique à développer

### encadré 2 : repères historiques

- 1982 : les régions se voient attribuer la compétence en matière de transports régionaux de voyageurs, en complément de celle attribuée aux départements ;
- 2002 : les régions deviennent « autorité organisatrice des transports » (AOT) ferroviaires ;

<sup>44</sup> Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite LOM.

<sup>45</sup> Néanmoins, deux projets déposés par la SPLAR au titre de la lutte contre le changement climatique et pour l'électrification des pistes pour permettre l'alimentation des avions à l'arrêt sont en cours d'instruction pour un montant de 0,5 M€ maximal estimé au titre du Feder (fonds européen de développement régional).

- 2017 : les régions deviennent compétentes en matière de transports interurbains (au 1<sup>er</sup> janvier) et de transports scolaires (au 1<sup>er</sup> septembre) ;
- 2018 : accord entre la région Occitanie et la SNCF pour la nouvelle convention TER 2018-2025 et déploiement du service public régional de transports (liO). L'offre liO est constituée des cinq piliers du transport public : les trains régionaux (anciennement appelés TER) ; les autocars réguliers (hors transport urbain) et les autocars scolaires ; le transport à la demande (TAD) ; les pôles d'échanges multimodaux (qui relient les modes de déplacement entre eux) ; les mobilités actives et douces (le vélo, le covoiturage, etc.) ;
- 2019 : loi d'orientation sur les mobilités (LOM).

Si le code général des collectivités territoriales donne un rôle primordial aux régions pour développer les différentes formes de mobilité, l'intermodalité et gérer les situations dégradées, elles peuvent également conclure des contrats opérationnels de mobilité avec les autorités organisatrices.

La question de la cohérence du transport aérien avec les autres modes de transport apparaît encore insuffisamment prise en compte par la région, alors qu'elle dispose des prérogatives à cette fin<sup>46</sup>. Le caractère récent de la stratégie aéroportuaire régionale peut expliquer cette situation.

En tant qu'autorité organisatrice du transport ferroviaire régional et du transport routier non-urbain de voyageurs mais aussi chef de file de l'intermodalité, la région Occitanie a lancé en 2016 une concertation (les états généraux du rail et de l'intermodalité) en vue de la création d'un service régional de transport, socle du volet déplacement du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Cette concertation a permis d'identifier fin 2016 dix chantiers relatifs aux trains du quotidien, à l'équilibre du territoire, aux lignes à grande vitesse (LGV), au fret et aux gares. La démarche a donné lieu à la création en 2018 d'un groupement des autorités responsables de transport (GART) rassemblant toutes les autorités organisatrices de transport du territoire occitan (GART Occitanie) avec pour objectif la mise en place de politiques publiques concertées avec l'ensemble des acteurs des transports, mais aussi le soutien au développement des projets d'infrastructures stratégiques pour l'attractivité et l'emploi dans les territoires. La région Occitanie est au demeurant la première région à avoir mis en place ce type d'instance.

Arrêté en juin 2022, le SRADDET « Occitanie 2040 » repose sur trois objectifs<sup>47</sup> :

- l'attractivité pour la mobilité du quotidien au plus près des besoins des habitants, par la concertation (GART Occitanie entre autres) et l'innovation (train à hydrogène...) ;
- la coopération en densifiant l'offre (LGV, RRIR<sup>48</sup>...), en apportant des solutions de mobilités adaptées au territoires (TAD<sup>49</sup>, covoiturage, autopartage...) et en développant l'intermodalité en interface avec les territoires (PEM<sup>50</sup>, services tarifaires, billettique et information multimodale) ;

<sup>46</sup> Les articles L. 1215-1 et L. 1215-2 du code des transports développent les modalités qui leur donnent la capacité d'organiser l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité.

<sup>47</sup> Le SRADDET fixe les priorités régionales en termes d'équilibre et d'égalité des territoires, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'implantation des infrastructures d'intérêt régional, d'intermodalité et développement des transports, de maîtrise et valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de prévention et restauration de la biodiversité et de prévention et gestion des déchets.

<sup>48</sup> Réseau routier d'intérêt régional.

<sup>49</sup> Transport à la demande.

<sup>50</sup> Pôles d'échanges multimodaux.

- le rayonnement autour des grandes infrastructures à portée nationale et internationale : LGV, ports, et aéroports.

Si la desserte locale des aéroports par autocar ou bus relève surtout des intercommunalités (chacune intervenant en tant qu'AOM – autorité organisatrice des mobilités – sur le périmètre de son ressort territorial), la chambre relève qu'aucune ligne d'autocar du réseau régional (liO) n'est spécifique à la desserte d'un aéroport<sup>51</sup>, le réseau ferré ne desservant en outre aucun aéroport occitan directement.

Selon la région, et c'est son objectif, les futures LGV Bordeaux-Toulouse (grand projet sud-ouest ou GPSO) et Montpellier-Béziers (ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ou LNMP) devraient améliorer la compétitivité du train par rapport à l'avion pour rejoindre Paris, impactant logiquement, et à des degrés divers, les aéroports concernés.

Néanmoins, le temps de trajet par TGV devant rester supérieur à celui de l'avion quel que soit l'aéroport occitan de départ<sup>52</sup>, et même si une partie du trafic aérien toulousain se reportera sur le TGV comme ce fut le cas pour les villes précédemment connectées aux réseaux à grande vitesse, la région estime que l'offre aérienne devrait conserver sa pertinence pour une partie des besoins (pour les destinations finales plus proches des aéroports parisiens que de Paris intra-muros, pour l'interconnexion aérienne, ou pour une question d'horaires et de fréquence de l'offre). Seule la ligne TGV desservant Montpellier devrait à terme se retrouver en concurrence avec l'avion pour la destination parisienne.

Le projet d'autoroute Castres-Toulouse pourrait par ailleurs à terme poser la question du maintien de la liaison d'aménagement du territoire Castres-Paris sous OSP, à condition toutefois que les temps de trajet entre Castres et l'aéroport de Toulouse ou la gare de Toulouse Matabiau puissent être garantis. La région a réaffirmé dans sa réponse son soutien à cette OSP.

La région envisage d'examiner l'intégration du transport aérien avec les autres modes dans le cadre d'une révision ultérieure du SRADDET, comme le prévoit la loi 3DS<sup>53</sup>, notamment à l'aune de la mise en service des lignes nouvelles Montpellier-Perpignan (LNMP) et Bordeaux-Toulouse-Dax sur lesquelles les services proposés par les entreprises ferroviaires ne sont pas encore connus<sup>54</sup>.

## 2.6. Des enjeux environnementaux identifiés et à concilier avec la stratégie aéroportuaire

### encadré 3 : principaux textes sur l'objectif de la neutralité carbone et la lutte contre le dérèglement climatique

Le pacte vert (initié en 2015) et le paquet législatif « Ajustement à l'objectif 55 » de la Commission européenne.

<sup>51</sup> Hormis à Montpellier.

<sup>52</sup> Une estimation du report modal avion/train a été réalisée par Réseau ferré de France pour le projet de LGV Bordeaux/Toulouse ; 2019.

<sup>53</sup> Loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, prescrivant aux régions de définir leur stratégie aéroportuaire pour les plateformes ressortant de la responsabilité des collectivités territoriales, dans le cadre de leur SRADDET (article 37 de la loi repris à l'article L. 4251-1 du CGCT).

<sup>54</sup> Aucun aéroport d'Occitanie n'est concerné par la disposition introduite par l'article 145 de la loi Climat et résilience, interdisant les liaisons aériennes en France sur des trajets également assurés en train par plusieurs liaisons quotidiennes de durées inférieures à deux heures et trente minutes.

La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Le congrès annuel d'octobre 2021 de l'association internationale pour le transport aérien (IATA).

Le pacte vert est la stratégie mise en œuvre par l'UE pour réaliser son objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050. Le paquet législatif « Ajustement à l'objectif 55 » présenté en 2021 par la Commission européenne, concrétise cette ambition.

Composé de 12 textes sectoriels, il prévoit pour le secteur du transport aérien des mesures dont les conséquences seront importantes sur le modèle économique futur des aéroports. Quatre textes en particulier méritent d'être mentionnés :

- le projet de règlement « ReFuel EU Aviation » qui vise à accélérer le déploiement et l'utilisation de carburants aéronautiques durables ;
- le projet de révision des règles du marché carbone européen (ETS) concernant le secteur de l'aviation ainsi que son articulation avec le mécanisme international de compensation des émissions (Corsia) ;
- la révision de la directive sur la taxation de l'énergie qui devrait supprimer l'exemption de taxe sur le carburant aérien ;
- le projet de règlement révisant la directive sur le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs (dite « AFIR ») qui prévoit le déploiement des bornes de recharge électrique pour les avions aux terminaux des aéroports.

La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique décline pour le transport aérien les objectifs de la stratégie nationale « bas carbone » :

- paiement d'un prix du carbone suffisant à partir de 2025 ;
- suppression des liaisons aériennes nationales quand un autre moyen de transport collectif permet d'assurer ce transport en moins de 2h30 et que le trafic aérien en correspondance représente moins de la moitié des déplacements ;
- encadrement du développement des capacités aéroportuaires ;
- obligation de compenser les émissions « carbone » des vols intérieurs métropolitains (compensation intégrale en 2024).

Lors de son congrès annuel d'octobre 2021, l'IATA, qui représente près de 300 compagnies aériennes du monde entier, s'est engagée à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Pour satisfaire ces objectifs, les acteurs investissent dans des projets d'innovation sur les nouveaux modes de propulsion (de type électrique ou à hydrogène), les bio-carburants, l'interopérabilité des systèmes de navigation qui permettra d'optimiser les plans de vols. Les efforts portent aussi sur les compensations carbone avec notamment des projets de captage et stockage de CO<sub>2</sub>.

La région dit s'inscrire pleinement<sup>55</sup> dans les principes du pacte vert européen déterminant la neutralité carbone du secteur aérien en 2050 et a d'ailleurs produit une contribution au Conseil national d'orientation des infrastructures (COI) prenant en compte la dimension environnementale.

Tout en rappelant que l'aéronautique a déjà énormément investi pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre, elle considère qu'en poursuivant cette transition par la combinaison des progrès technologiques, des leviers opérationnels (trajectoires en vol, opérations au sol) et des

<sup>55</sup> Adopté en assemblée plénière du 19 novembre 2020.

carburants d'origines non fossiles, le transport aérien devrait à terme constituer un mode peu impactant pour l'environnement.

Elle soutient pour cela le développement de nouvelles énergies et porte en particulier un plan régional pour le développement de l'hydrogène vert avec une vision intégrée de cette filière, de la production à la distribution et aux usages. Elle investit notamment sur le sujet des carburants d'aviation durable avec entre autres un appel à manifestation d'intérêt pour le développement d'une filière d'électro-carburant lancée en lien avec l'agence de développement économique de la région (Ad'Occ).

La région soutient également le projet HyPort qui a pour but d'implanter une chaîne hydrogène complète, de la production à la distribution à partir des aéroports de Tarbes et de Toulouse, devant permettre d'alimenter différents équipements aéroportuaires. Ce projet a aussi pour objectif de développer la mobilité verte à hydrogène (bus, véhicules de locations...) ainsi que des applications aéronautiques et industrielles<sup>56</sup>.

En appuyant son industrie aéronautique, elle travaille en amont des questions environnementales du secteur aérien tout en soutenant un pan essentiel de son économie régionale. Par ailleurs, la plupart des aéroports occitans, y compris ceux exploités par la SPLAR, participent au programme de certification de leur démarche de décarbonation<sup>57</sup>.

Elle reconnaît néanmoins que le contexte de la reprise du trafic post crise sanitaire, le contexte économique international et les impératifs environnementaux l'amènent aujourd'hui à réinterroger sa politique aéroportuaire pour l'adapter aux nouveaux enjeux. Elle a indiqué vouloir traduire dans le domaine aéroportuaire les orientations du pacte vert régional, tout en n'envisageant pas la baisse des émissions de gaz à effet de serre sous l'angle d'une éventuelle restriction des liaisons aériennes. En ce sens, elle porte directement l'actuel projet de réinstallation de la liaison Carcassonne-Paris sous OSP avec compensation financière publique (cf. *infra*).

## CONCLUSION SUR LA STRATÉGIE AÉROPORTUAIRE RÉGIONALE

Adoptée en avril 2018, la stratégie régionale aéroportuaire affiche trois objectifs : le désenclavement des territoires et notamment l'accessibilité à Paris, le développement économique et touristique, et l'ouverture de la région sur le monde. Trois axes principaux ont été définis à ces fins : le maintien, voire le développement de sa participation au capital des deux aéroports régionaux (Toulouse et Montpellier), la création d'une gouvernance intégrée entre les aéroports de Perpignan, Carcassonne et Tarbes-Lourdes, et l'appui aux autres plateformes en intégrant leurs gouvernances.

La région considère que ces plateformes aéroportuaires constituent une infrastructure à préserver, chaque aéroport représentant un atout pour les territoires desservis et permettant d'éviter de concentrer toutes les externalités négatives (nuisances sonores, congestion, pollution de l'air...). Outre les vols commerciaux, qui répondent selon elle à ses trois objectifs, d'autres activités essentielles y sont accueillies, issues notamment de l'écosystème aéro-industriel régional contribuant au rayonnement international du territoire (aéro-industries, sécurité civile, vols sanitaires, écoles...).

<sup>56</sup> Comme pour les entreprises Safran et Alstom.

<sup>57</sup> Airport carbon accreditation (ACA). Parmi les trois premiers labels décernés à des aéroports français par ce comité, deux sont en Occitanie (Perpignan et Tarbes-Lourdes). Plusieurs aéroports occitans participent également au programme Aéro biodiversité visant à l'évaluer, l'améliorer et la promouvoir sur leurs plateformes en s'appuyant sur un comité scientifique indépendant. Celui de Carcassonne est en cours de labélisation Aérobio.

La stratégie aéroportuaire régionale repose également sur une évaluation des retombées économiques au regard du niveau de la dépense publique régionale consacrée aux aéroports autres que régionaux, soit environ 0,9 Md€ de dépenses annuelles effectuées par les passagers pour environ 28,5 M€ de soutiens apportés par les différents acteurs publics. La fiabilité de ces évaluations reste à renforcer par la présentation auprès des élus, non seulement des méthodes employées par le cabinet conseil retenu par la région et des différents biais associés, mais aussi des liens de ce prestataire avec les opérateurs du secteur aérien.

Conformément à sa stratégie, la région est devenue soit membre minoritaire des conseils syndicaux propriétaires des plateformes (à Béziers, Castres et Rodez), soit membre majoritaire (à Perpignan et Tarbes), mais elle s'est également attachée à rapprocher les aéroports de Perpignan, Carcassonne et Tarbes en confiant leur exploitation commune à une société publique locale aéroportuaire régionale (SPLAR) créée à cet effet. Étant propriétaire de la plateforme de Carcassonne, majoritaire dans les syndicats de Perpignan et Tarbes, et actionnaire majoritaire de la SPLAR exploitante de ces trois plateformes, la région contrôle ainsi totalement trois aéroports occitans. En revanche, si elle intervient peu dans les gouvernances des plateformes de Toulouse et Montpellier et pas du tout dans celle de Nîmes, la région souhaite maintenir son soutien à ces plateformes dans le cadre de sa stratégie aéroportuaire soit par la voie de la participation au capital soit par la voie de soutiens financiers, notamment à l'investissement.

Le manque de visibilité sur le positionnement de l'État constitue par ailleurs une contrainte. Sans compter ses prérogatives régaliennes, il tient encore une place importante dans les plateformes aéroportuaires de Nîmes et Montpellier, demeure actionnaire de celle de Toulouse, et finance les différentes liaisons d'aménagement du territoire (LAT) à destination de Paris, le tout sans qu'aucune contractualisation spécifique ne soit formalisée avec la région.

En outre, la question de la cohérence du transport aérien avec les autres modes de transport demeure posée. La région envisage de l'examiner dans le cadre d'une révision ultérieure du SRADDET, comme le prévoit la loi 3DS.

Enfin, elle a commencé à intégrer la question environnementale dans sa stratégie. Ce contexte l'amène aujourd'hui à réinterroger sa politique aéroportuaire pour l'adapter aux nouveaux enjeux, notamment au travers des orientations du pacte vert régional et les objectifs du SRADDET Occitanie 2040.

### **3. DES MODALITÉS D'INTERVENTION RÉGIONALE QUI APPELLENT DES POINTS DE VIGILANCE**

La mise en œuvre des objectifs stratégiques régionaux dans le secteur aéroportuaire peut amener la collectivité territoriale à intervenir selon des modalités ne satisfaisant pas au cadre réglementaire existant, voire même contribuer au maintien de situations de concurrence déloyale entre les plateformes.

### 3.1. Un appui à des liaisons parisiennes de désenclavement qui ne semblent pas toutes justifiées

#### 3.1.1. Trois liaisons parisiennes sous obligations de service public en activité et une en projet

Tous les aéroports occitans proposent au moins une liaison à destination de Paris, sauf ceux de Nîmes et Carcassonne.

L'aéroport de Nîmes a perdu sa desserte vers Paris dans le contexte de la mise en service de la LGV Méditerranée. Pour leur part, les aéroports de Perpignan et Béziers proposent chacun une liaison parisienne avec un transporteur à bas coût, le premier vers Paris-Orly avec Transavia (en remplacement d'Air France début 2022)<sup>58</sup>, le second vers Paris-Beauvais avec Ryanair.

Les aéroports de Rodez, Castres et Tarbes-Lourdes proposent une liaison dite d'aménagement du territoire (LAT) vers Paris, sous OSP, c'est à dire avec des contraintes capacitaires de cadence, d'horaires, etc., et avec une compensation financière publique<sup>59</sup>.

La liaison Tarbes-Lourdes/Paris-Orly est exploitée sous OSP depuis le 10 février 2004, celle de Castres-Mazamet/Paris-Orly depuis le 1<sup>er</sup> juin 2015 et la liaison Rodez/Paris-Orly depuis le 20 janvier 2016. Aucune fermeture d'une de ces trois lignes sous OSP n'est à ce jour envisagée.

Quant à l'aéroport de Carcassonne, la liaison Carcassonne/Paris-Orly a été exploitée sous OSP de 1992 jusqu'à la faillite en 2001 de la compagnie Air Liberté, qui opérait la ligne. Un projet de réouverture de liaison vers Paris-Orly sous OSP a été engagé le 3 avril 2020 par la région, propriétaire de la plateforme et actionnaire majoritaire de l'exploitant.

Les deux aéroports de désenclavement de Castres et Rodez recensent respectivement 51 000 et 44 000 passagers chaque année en moyenne entre 2017 et 2019, ce qui correspond à la majorité de leur activité (respectivement 62 % et 93 %). L'aéroport de Tarbes-Lourdes dénombre quant à lui 140 000 passagers par an en moyenne sur la même période, représentant seulement 31 % de son activité.

**tableau 8 : parts des passagers des lignes sous OSP dans l'activité de chaque aéroport**

Aéroports	2017	2018	2019	Moyenne (2017-2019)	2020	2021
Tarbes-Lourdes-Pyrénées	32 %	31 %	29 %	<b>31 %</b>	51 %	42 %
Rodez-Aveyron	63 %	65 %	59 %	<b>62 %</b>	84 %	70 %
Castres-Mazamet	95 %	93 %	91 %	<b>93 %</b>	100 %	99 %
<b>Moyenne</b>	<b>64 %</b>	<b>63 %</b>	<b>60 %</b>	<b>78 %</b>	<b>70 %</b>	<b>67 %</b>

Sources : CRC à partir des bulletins statistiques trafic aérien commercial DGAC et des résultats d'activité des aéroports français 2021 UAF&FA

Les compensations financières publiques des LAT sous OSP sont toutes partiellement financées par la région.

<sup>58</sup> Ce changement s'est accompagné d'une baisse d'un tiers du nombre de liaisons hebdomadaires.

<sup>59</sup> Pour une présentation de la réglementation de la compensation financière des LAT sous OSP, cf. annexe 7.

### **3.1.2. Des aides publiques structurantes pour les « aéroports de désenclavement » mais peu justifiées pour les autres**

Les critères règlementaires justifiant une liaison d'aménagement du territoire sous OSP avec compensation financière publique ne semblent remplis que pour les liaisons parisiennes des aéroports de Castres et Rodez. La viabilité de ces plateformes dépend de ces aides publiques, ce qui n'est pas le cas pour celle de Tarbes, en activité depuis 2022, et celle de Carcassonne, en projet.

#### **3.1.2.1. Des compensations financières publiques structurantes dans les deux aéroports de désenclavement**

Dans les deux petits aéroports dits « de désenclavement »<sup>60</sup> de Castres et Rodez, l'économie générale des plateformes repose sur la liaison parisienne, l'équilibre financier étant dépendant de la compensation financière publique versée au titre de la liaison sous OSP. Le développement d'autres liaisons, voire d'autres activités, reste tributaire de cette liaison comme l'illustre le cas de Rodez.

Selon une modélisation analytique réalisée par l'exploitant de la plateforme ruthénoise, ce dernier réalise 61 % de son chiffre d'affaires avec sa liaison parisienne (compensation financière publique comprise), 28 % sont issus des liaisons à bas coût, 8 % de l'aviation d'affaires et 2 % d'autres produits. La stratégie de diversification d'activités mise en place par l'aéroport de Rodez évoquée *supra* repose ainsi sur l'actuelle prise en charge des frais de structure aéroportuaires par la liaison parisienne subventionnée.

Cette situation de dépendance souligne la position de faiblesse dans laquelle se trouvent ces aéroports de désenclavement pour négocier ou renégocier les conditions financières d'intervention des compagnies sur ces liaisons parisiennes. Sur la base de dispositions législatives déjà en vigueur<sup>61</sup>, en mutualisant la gestion des lignes d'aménagement du territoire au niveau régional, le déplacement du niveau de négociation des syndicats mixtes<sup>62</sup> vers la région pourrait équilibrer ce rapport. À l'instar de ce qui a été mis en place en 2017 pour l'achat de lignes aériennes, un groupement de commandes porté par la région au titre de sa compétence développement économique est déjà susceptible d'en constituer l'outil.

#### **3.1.2.2. Des compensations financières peu justifiées pour les liaisons parisiennes de Tarbes et Carcassonne**

##### *La liaison aérienne sous OSP Tarbes-Lourdes/Paris-Orly*

La liaison Tarbes/Paris ne semble remplir aucun des critères cumulatifs justifiant du fondement juridique de cette liaison sous OSP au regard du droit communautaire.

Le trafic de passagers de la ligne, qui représente près d'un tiers de l'activité de l'ensemble des LAT françaises en 2019<sup>63</sup>, n'est pas faible. Le territoire desservi n'apparaît ni périphérique, ni enclavé. La liaison ne présente aucun caractère vital pour le développement économique et social

<sup>60</sup> Selon la classification faite dans le rapport conjoint du CGET et du CSAC réalisé en janvier 2017 ; cf. annexe 2.

<sup>61</sup> Notamment l'article L. 1111-9 du CGCT qui précise les secteurs où les régions sont chefs de file.

<sup>62</sup> Actuellement toute LAT est contractualisée entre le propriétaire délégué de la plateforme et le transporteur, contrairement aux liaisons de droit commun dont la négociation relève de l'exploitant de la plateforme aéroportuaire.

<sup>63</sup> Avis de l'Assemblée nationale relatif au budget 2021 du ministère en charge des transports.

du territoire desservi par l'aéroport et il n'est pas constaté d'absence d'alternative adéquate au transport aérien.

En effet, le territoire est déjà desservi par une autoroute et deux lignes aériennes reliant plusieurs fois par jour les aéroports d'Orly et de Roissy à celui de Pau-Pyrénées. De plus, le rail permet de relier Lourdes à Paris en moins de cinq heures et un train de nuit relie quotidiennement Tarbes à Paris depuis 2021. Enfin, le projet de LGV entre Bordeaux et Dax devrait permettre au territoire d'être bientôt relié à la capitale en quatre heures, ce qui placera le train dans une situation avantageuse en comparaison de l'avion compte tenu des temps d'embarquement, de débarquement et de transfert entre Orly et Paris *intra-muros*.

Quant au droit national, la coexistence d'une ligne subventionnée depuis Tarbes et d'une ligne exploitée en économie de marché depuis Pau crée une situation de concurrence déloyale entre transporteurs aériens. Au regard de l'importance du trafic de passagers sur la liaison Tarbes/Paris et paradoxalement du déficit d'exploitation constaté dans les comptes analytiques de la liaison, soit ces derniers ne traduisent pas fidèlement la réalité des charges de cette ligne et les majorent artificiellement, soit les tarifs proposés par la compagnie sont anormalement bas, ce qui dans tous les cas invalide la justification de la compensation financière publique.

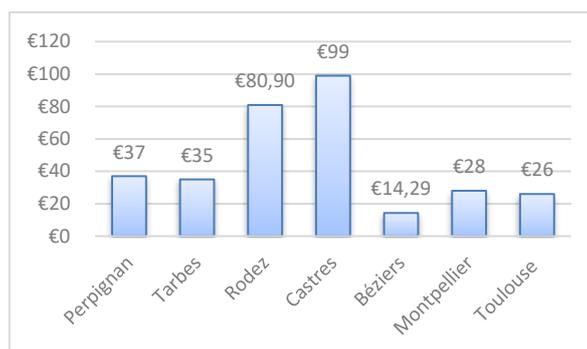
Ces constats ne remettent pas en question l'existence même de la ligne aérienne qui semble répondre à une réelle demande compte tenu du trafic enregistré, mais ils sont en revanche de nature à remettre en cause les fondements juridiques des OSP et de la compensation financière y afférente.

Par ailleurs, pour le renouvellement de la délégation de service d'exploitation de la liaison parisienne arrivée à échéance en 2022, le syndicat mixte Pyrénia a retenu le 21 février 2022 la compagnie espagnole Volotea pour assurer la desserte sur la période 2022-2026. C'est la première fois qu'un aéroport français a recouru à une compagnie à bas coût pour assurer une LAT sous OSP.

Ce modèle économique repose sur un appareil type airbus A319 permettant d'offrir un volume de près de 227 000 sièges par an (contre 102 000 passagers par an en moyenne constaté sur la ligne entre 1997 et 2019) et une compensation financière publique devant atteindre près de 20 M€ sur la durée de la DSP, soit plus du double de la précédente.

Dans son rapport consacré au syndicat mixte Pyrénia, la chambre a relevé la fragilité de ce financement au regard des dispositions nationales n'autorisant pas les compensations financières publiques sitôt que le trafic est supérieur à 150 000 passagers par an.

Or, cette sur-offre en termes de sièges se veut contrebalancée par une politique tarifaire agressive avec un prix moyen proposé aux clients de 39 € (HT). Les premiers mois de l'activité de l'opérateur, commencée à l'été 2022, apparaissent prometteurs, les niveaux de remplissage étant assez éloignés des taux habituellement constatés sur les liaisons sous OSP avec compensation financière.

**graphique 2 : prix minimal HT aller simple des liaisons occitanes vers Paris**

Source : CRC d'après les sites internet des différentes compagnies aériennes

En réponse aux observations de la chambre, la région « considère que les critères validant l'existence d'un service public et donc justifiant l'existence d'aides publiques dans le cadre d'une LAT à Tarbes-Lourdes, telles qu'elles ont été validées par l'État dans l'arrêté du ministère des transports du 10 février 2004 puis l'arrêté du 26 juillet 2013, sont toujours d'actualité, non seulement pour la région mais également pour l'État ». La chambre prend note de la réponse de la présidente de région. Pour autant, elle maintient que, selon son analyse, les caractéristiques de la liaison Tarbes-Paris sous OSP n'apparaissent pas répondre aux critères réglementaires qui définissent la notion de désenclavement. Compte tenu de l'existence d'un autre aéroport à proximité et de sa liaison parisienne à moins de trois-quarts d'heure de route, elle ne peut qu'entretenir une situation de concurrence qui pourrait être considérée comme déloyale à l'intérieur d'un même territoire, dès lors que l'aéroport de Pau-Pyrénées opère une liaison parisienne avec la compagnie Transavia dans des conditions équivalentes, mais sans aide publique.

#### Le projet de liaison aérienne sous OSP Carcassonne/Paris-Orly

La région a délibéré au mois de juin 2020 en faveur d'un projet d'ouverture d'une ligne aérienne régulière sous OSP vers Paris-Orly et a demandé à l'État de procéder aux publications fixant les obligations de service public imposées.

Ce projet part notamment du postulat que le territoire audois demeure enclavé du fait de son éloignement de la capitale, le temps de trajet en train étant au mieux évalué à plus de 5h15. Même avec les mises en service des LGV annoncées à l'horizon 2040 (c'est-à-dire les segments Montpellier-Perpignan et Bordeaux-Toulouse), Carcassonne sera encore à plus de 4h15 de train de Paris. Il en résulterait, selon la région, un déficit d'attractivité et de compétitivité du territoire par rapport à d'autres mieux desservis.

La Commission européenne a été saisie par les services de l'État afin d'obtenir son accord et de nombreux échanges techniques ont eu lieu entre la région Occitanie et la DGAC. La procédure est toujours en cours.

La chambre relève que le projet présente un risque de non-conformité avec le droit européen, déjà évoqué *supra*.

Au préalable, la proximité d'une plateforme aéroportuaire ne détermine pas nécessairement le développement local. Ainsi, le département de l'Aude, peu développé économiquement, est pourtant le plus maillé d'Occitanie avec trois aéroports à proximité (Perpignan, Carcassonne et Béziers).

Certes, cette ligne sous OSP peut avoir un double objectif : permettre aux acteurs économiques de rejoindre Paris plus facilement et aider au désenclavement touristique, les deux pouvant être liés. Comme déjà évoqué, cela suppose toutefois de démontrer un désenclavement touristique, ce qui paraît difficile au regard de l'importance et du nombre des aéroports proches accessibles pour un touriste (Toulouse, Perpignan, Béziers ou Montpellier).

Enfin, et compte tenu du chevauchement des zones d'attraction des aéroports de Perpignan et de Carcassonne sur le littoral audois (cf. annexe 9), la création d'une LAT Carcassonne-Paris pourrait concurrencer la ligne au départ de Perpignan pour la capitale, ce qui va à l'encontre des objectifs recherchés par la région en créant la SPLAR et interdirait par principe toute subvention de l'État<sup>64</sup>.

La région envisage pourtant une compensation financière lorsqu'elle précise que le déficit d'exploitation devra être pris en charge par l'État et par les collectivités territoriales.

Par ailleurs, le retour sur investissement n'est pas démontré et, par ailleurs, les questions environnementales se posent avec la volonté de la région d'investir sur les carburants d'aviation durable (cf. *supra*). Si les objectifs de diminution de l'empreinte carbone du secteur aérien ne sauraient être directement imputés à un aéroport, il demeure que les émissions de CO<sub>2</sub> sont en partie la résultante de choix stratégiques quant à l'ouverture de lignes. La décision d'opérer une liaison aérienne entre Carcassonne et Paris se traduirait par une émission de 15 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an pour plus de cinq millions de litres de kérosène consommés à l'année et près de 123 kg de CO<sub>2</sub> par passager, soit environ cent fois plus que le même trajet réalisé par le rail.

La région soutient le développement de nouvelles énergies et porte en particulier un plan régional pour le développement de l'hydrogène vert avec une vision intégrée de cette filière, de la production à la distribution et aux usages. Elle investit notamment sur le sujet des carburants d'aviation durable avec entre autres un appel à manifestation d'intérêt pour le développement d'une filière d'électro-carburant lancée en lien avec l'agence de développement économique de la région (Ad'Occ).

### **3.1.3. Des compensations financières publiques en nette hausse**

#### **3.1.3.1. Le retour de la participation financière de l'État**

Initialement, l'État contribuait financièrement au déficit d'exploitation des LAT dans les conditions prévues par le décret n° 2005-473 du 16 mai 2005 définissant les critères d'éligibilité à une prise en charge financière étatique. Cette participation a par la suite partout été réduite dans le cadre de mesures d'économie nationales. Les assises nationales du transport aérien organisées en 2018, soulignant les contraintes liées à l'organisation et au financement des LAT et la nécessité d'améliorer la prévisibilité de la participation financière de l'État, ont entraîné le retour d'une plus forte implication de sa part. Néanmoins, ce retour de l'État est aussi concomitant avec une hausse importante de la compensation globale versée aux transporteurs.

Aujourd'hui, les subventionneurs participent au financement des lignes OSP soit par une subvention annuelle versée au syndicat mixte propriétaire de la plateforme, soit *via* leurs

<sup>64</sup> L'article 5 du décret du 16 mai 2005 relatif notamment aux règles d'attribution par l'État de compensations financières aux transporteurs aériens exploitant en exclusivité des liaisons aériennes soumises à des OSP prévoit qu'« à l'intérieur d'un même marché pertinent, les compensations financières de l'État ne doivent pas introduire de distorsions de concurrence, notamment tarifaires, entre les transporteurs exploitant des liaisons aériennes bénéficiant d'une prise en charge financière de l'État et les autres transporteurs ».

contributions syndicales lorsqu'ils en sont membres. En tout état de cause, les fonds propres des syndicats propriétaires des plateformes assurent les flux différés en trésorerie, mais ils permettent également de supporter les écarts entre les subventions et participations reçues et le montant de la compensation financière à verser au transporteur au vu des prestations réalisées.

À l'aéroport de Castres, la participation de l'État, qui n'est intervenu que sur les exercices 2015 à 2017, s'est élevée à hauteur de 1 M€ sur cette période, soit moins de 10 % de la compensation financière totale. À son retour en 2020, l'État s'est repositionné à hauteur de 31 % de la compensation financière totale, le syndicat mixte prenant en charge les 69 %<sup>65</sup> restants.

Pour ce qui concerne l'aéroport de Rodez, les deux conventions de délégation de service public passées par le syndicat mixte avec la compagnie Eastern Airways de 2016 à 2019, puis avec la compagnie Amélia International de 2020 à 2024, intègrent une compensation financière des OSP prise en charge par l'État à hauteur de 55 % et le syndicat mixte à hauteur de 45 %<sup>66</sup>.

Pour l'aéroport de Tarbes, le syndicat mixte a opté pour une clé de répartition distincte des statuts intégrant la commune de Tarbes, qui n'est ni membre du syndicat ni signataire de la convention de DSP d'exploitation de la liaison parisienne. Au total, pour la période 2018-2022, l'État aura financé la liaison aérienne à hauteur de 12,6 %, le syndicat mixte et la commune de Tarbes assumant le restant, soit 87,4 % (80,2 % pour le syndicat<sup>67</sup> et 7,2 % pour la commune).

### 3.1.3.2. Des compensations financières publiques qui ne cessent d'augmenter

À Castres, dans la première délégation 2015-2019, la convention prévoyait un montant total de 11,7 M€. La seconde délégation 2019-2023 retient une compensation financière de 12,9 M€, soit environ 10 % de plus, mais avec une hausse des OSP.

**tableau 9 : la compensation financière publique de la liaison Castres/Paris sous OSP**

en €	DSP 2015-2019 <i>ex post</i> (Hop)		DSP 2019-2023 <i>ex ante</i> (Air France)	
Collectivités territoriales	10 533 973	91 %	8 887 890	69 %
<i>Dont région (par rapport au total)</i>	<i>3 210 130</i>	<i>28 %</i>	<i>2 962 630</i>	<i>23 %</i>
État	1 000 000	9 %	3 993 110	31 %
<b>Total compensation financière</b>	<b>11 533 973</b>	<b>100 %</b>	<b>12 881 000</b>	<b>100 %</b>

Source : rapport de la CRC Occitanie sur le syndicat mixte de l'aéroport de Castres-Mazamet (SMARCM, 2020)

À Rodez, dans la première délégation 2016-2019, la convention prévoyait une compensation financière totale de 4,6 M€. La nouvelle délégation 2020-2024 retient une compensation de 9,6 M€, soit plus du double de la première, alors que la tarification du billet n'a baissé que de 15 % et que les OSP n'ont pas évolué.

<sup>65</sup> Le reste est réparti entre la région Occitanie pour 30 %, le département du Tarn pour 30 %, la CCI du Tarn pour 10 % et les communes et les deux communautés d'agglomération pour le restant, soit 30 %.

<sup>66</sup> Le reste est réparti entre la région Occitanie pour 15 %, le département de l'Aveyron pour 75 %, la communauté d'agglomération de Rodez pour 12,5 %, la CCI de l'Aveyron pour 5 % et trois organismes privés pour 2,5 %, conformément à leurs parts respectives dans la gouvernance syndicale.

<sup>67</sup> La part du syndicat mixte étant répartie entre la région Occitanie pour 51,5 %, le département des Hautes-Pyrénées pour 15,9 %, la communauté d'agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées pour 2,8 %, le reste étant pris en charge sur les fonds propres du syndicat.

**tableau 10 : la compensation financière publique de la liaison Rodez/Paris sous OSP**

en €	DSP 2016-2019 <i>ex post</i> (Eastern Air.)		DSP 2020-2023 <i>ex ante</i> (Amélia)	
Collectivités territoriales	2 084 584	45 %	4 591 459	45 %
<i>Dont région (par rapport au total)</i>	<i>387 613</i>	<i>8,4 %</i>	<i>1 530 486</i>	<i>15 %</i>
État	2 547 825	55 %	5 611 783	55 %
<b>Total compensation financière</b>	<b>4 632 409</b>	<b>100 %</b>	<b>10 203 242</b>	<b>100 %</b>

Source : rapport de la CRC Occitanie sur la société anonyme d'économie mixte locale Air12 (SAEML Air12, 2022)

À Tarbes, la DSP 2018-2022 prévoit une compensation financière supérieure à la précédente de 16,2 %, avec environ 13 % de capacité en moins. Quant à la nouvelle délégation 2022-2026, elle fait plus que doubler, comme déjà évoqué *supra*.

**tableau 11 : la compensation financière publique de la liaison Tarbes/Paris sous OSP**

en €	DSP 2018-2022 <i>ex post</i> (Hop)		DSP 2022-2026 <i>ex ante</i> (Volotea)	
Syndicat mixte	7 620 077	80 %	13 807 549	71 %
<i>Dont région (par rapport au total)</i>	<i>3 925 864</i>	<i>41 %</i>	<i>10 065 675</i>	<i>51,5 %</i>
Ville de Tarbes	682 923	7 %	1 237 451	6 %
État	1 200 000	13 %	<b>4 500 000</b>	23 %
<b>Total compensation financière</b>	<b>9 503 000</b>	<b>100 %</b>	<b>19 545 000</b>	<b>100 %</b>

Source : rapport de la CRC Occitanie sur le syndicat mixte Pyrénia (aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, 2022)

\*Les chiffres sont projetés s'agissant de l'exercice 2022.

Selon la région, « les récents renouvellements de contrats pour l'exploitation des LAT en région ont confirmé une inflation significative des montants de contribution publique demandés par les transporteurs. Ce constat s'explique sans doute notamment par l'incertitude de la reprise du trafic affaires post crise sanitaire. En effet, aujourd'hui, les transporteurs réévaluent le risque qu'ils sont prêts à prendre dans le cadre de ces contrats de délégation de service public et s'engagent sur un niveau de recettes commerciales inférieur à celui des contrats précédents, creusant ainsi le déficit d'exploitation prévisionnel de la liaison. La hausse des prix, et en particulier du prix des carburants, est également un facteur aggravant de la situation ».

**tableau 12 : la comparaison récapitulative entre les anciennes et les nouvelles DSP**

en M€	Évaluation <i>ex-post</i> de la première DSP sur quatre ans	Évaluation <i>ex-ante</i> de la seconde DSP sur quatre ans	Évolution entre les deux DSP
Liaison Rodez-Paris	4,6	10,2	122 %
Liaison Castres-Paris	11,5	12,9	12 %
Liaison Tarbes-Paris	9,5	19,5	105 %
<b>Total</b>	<b>25,6</b>	<b>42,6</b>	<b>66 %</b>
<i>Rapporté à l'année (soit/4)</i>	<i>6,4</i>	<i>10,7</i>	<i>66 %</i>

Source : CRC Occitanie d'après les délégations de service public

Cette hausse des compensations financières publiques est antérieure à la crise sanitaire (cas de Castres et Rodez). Quant à l'aéroport de Tarbes, dont la remise en cause de sa justification a déjà été évoquée *supra*, l'équilibre économique de la délégation 2022-2026 repose plutôt sur un prestataire à bas coût hypothéquant une hausse du trafic, laquelle s'accompagne d'un doublement de la compensation financière par rapport à la DSP précédente.

La région considère que les derniers renouvellements de DSP devraient permettre de mieux appréhender les comportements des usagers et le positionnement de nouveaux opérateurs (petite compagnie à Rodez ou transporteur à bas coût à Tarbes) sur ce type de liaisons.

Afin de réduire la compensation publique, la contractualisation de mécanismes innovants avec les transporteurs (possibilité de délestage, répartition entre le délégant et le transporteur du chiffre d'affaires réalisé excédant le prévisionnel, etc.) et la remise en question du niveau des OSP minimum pour dimensionner au plus juste et dans le temps le niveau de service exigé du transporteur, sont des voies qui méritent d'être explorées.

### **3.1.4. Des informations comptables insuffisantes pour justifier du coût des obligations de service public**

Même si la situation de dépendance à l'égard des compagnies de transport explique en grande partie la position de faiblesse des aéroports dans la négociation ou la renégociation des conditions de leur intervention, la chambre a constaté, à l'occasion de ses différents contrôles, qu'ils ne sont pas pour autant en mesure de rendre rigoureusement compte de la justification du coût des obligations de service public.

Selon le règlement européen du 24 septembre 2008, la compensation financière publique *« ne doit pas dépasser le montant nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution de chaque OSP, en tenant compte des recettes y relatives conservées par le transporteur aérien ainsi que d'un bénéfice raisonnable »*.

Dans les faits, la détermination du montant de la compensation financière publique à verser au transporteur sous OSP donne bien lieu, mais dans des délais souvent excessifs, à l'établissement de procès-verbaux signés des cocontractants contenant les rapports des commissaires aux comptes relatifs au compte de résultat analytique de la liaison.

Néanmoins, les rapports financiers des transporteurs, quand ils sont fournis, ne présentent en général que la synthèse des résultats. Ils ne contiennent ni les pièces justificatives, ni l'assiette chiffrée des calculs. Le délégant n'est donc pas en mesure de contrôler véritablement les coûts retenus, et donc la justification du montant de la compensation financière publique.

Ces outils de contrôle restent imparfaits. Le procès-verbal relatif au respect des OSP est généralement établi par le transporteur lui-même et proposé à la signature du délégant (les syndicats mixtes) sans que les données y figurant ne fassent l'objet d'une vérification. Quant aux comptes de résultats analytiques, ils ne peuvent être exploités par les délégants faute d'éclairage sur le choix des clefs de répartition utilisées.

Comme le relevait déjà le rapport d'information du Sénat de septembre 2019<sup>68</sup>, *« les collectivités territoriales en charge de lignes sous DSP ont unanimement signalé le caractère peu opérant du compte rendu annuel du respect des OSP et l'opacité des comptes d'exploitation des compagnies attributaires. Les gestionnaires locaux souhaiteraient que le suivi, notamment des retards et annulations de vols soit plus régulier, que l'ensemble des données, notamment les coûts fixes et les coûts variables, soit transparent afin notamment de déterminer les coûts réels d'exploitation. Cette demande a été plus particulièrement portée par les responsables des lignes sur lesquelles un sous-traitant opère pour le compte de la compagnie attributaire. [...] Il en ressort des difficultés à plusieurs niveaux :*

- *dès l'examen des offres, les coûts d'exploitation proposés par les compagnies candidates peuvent varier de plusieurs millions d'euros pour une même compagnie entre la première et la seconde offre, sans qu'il soit possible de déterminer le coût réel d'exploitation, la part versée à l'éventuel sous-traitant et la marge de la compagnie candidate ;*

<sup>68</sup> Rapport d'information du Sénat n° 734 précité ; pages 50-51.

- dans le suivi des OSP, le déroulement de la mission s'avère relativement opaque pour le responsable public de la DSP, comme par ailleurs pour les clients ;
- lors de la détermination annuelle de la compensation publique versée par l'État, lorsque c'est le cas, et la collectivité territoriale, ou son organe opérationnel (syndicat mixte), l'ajustement financier se borne au calcul de la pénalité due au titre des retards excédant la tolérance de 3 %. Il ne ressort pas de ce rendez-vous annuel entre le concédant et le délégataire de rapport d'analyse qui serait utile pour opérer les réajustements nécessaires ».

À l'issue de ces observations, le rapport proposait de « renforcer le contrôle des opérateurs de DSP et de leurs sous-traitants en matière de transparence des comptes d'exploitation et de respect des OSP ».

Ces préconisations restent d'actualité. Les concédants, au premier rang desquels se situe la région (que ce soit plus directement à Tarbes et Carcassonne ou indirectement en tant que membre syndical à Rodez et Castres), devraient exiger des transporteurs assurant ces liaisons sous OSP, que le compte rendu financier justifiant le montant de la compensation financière publique soit étayé des données de base justifiant sa détermination.

### **Recommandation**

**2.** Exiger des transporteurs assurant les liaisons sous obligations de service public que le compte rendu financier justifiant le montant de la compensation financière soit étayé des données de base justifiant sa détermination. *Non mise en œuvre.*

## **3.2. Un nouvel outil : la société publique locale aéroportuaire régionale**

### **3.2.1. Un capital ayant vocation à être progressivement consommé**

Le montant de la capitalisation de la société initialement prévu en prévision des déficits à couvrir sur dix ans était de 78,5 M€, soit 11,5 M€ de moins que les 90 M€ évalués pour la reprise des DSP par les entreprises privées. Cependant, par avenants aux trois contrats de concession, le capital social de la SPLAR a été réabondé en juin 2022 et s'élèvera à terme à 103 M€, prenant notamment en compte les effets de la crise sanitaire.

Malgré la mise en place récente de la SPLAR en 2019, la chambre a pu constater que des économies de gestion avaient été réalisées par rapport aux précédentes conventions de délégation. Au vu des perspectives financières des trois plateformes (celle de Tarbes étant construite sur une évolution d'activités plutôt optimiste), il est prévu que les capitaux soient progressivement consommés pour couvrir les déficits pour atteindre une valeur nette proche de zéro à échéance 2029. En définitive, ce modèle de financement peut s'analyser comme une aide publique annuelle d'environ 10 M€, soit près de 3,3 M€ par an et par plateforme<sup>69</sup>.

À titre comparatif, sur la période 2015-2019, soit avant la crise sanitaire, l'exploitation des plateformes de Carcassonne et Perpignan sous concession privée reposait sur une contribution publique en fonctionnement d'en moyenne 6,2 M€ par an, soit 3,4 M€ pour la première et 2,8 M€ pour la seconde.

<sup>69</sup> Soit 103 M€ sur dix ans et sur les trois plateformes.

### 3.2.2. Des conditions de capitalisation qui auraient dû justifier une demande d'avis auprès de la Commission européenne

Le financement de la capitalisation des trois plateformes provenant essentiellement de l'emprunt, s'agissant en tout cas de la région, cela signifie qu'une dépense d'investissement (le remboursement de la dette) a vocation à financer des déficits structurels. Ce constat confirme la conception<sup>70</sup> de la notion d'aide d'État par la CJCE qui inclue les capitalisations, celles-ci pouvant constituer indirectement des aides au fonctionnement.

Selon la CJCE, afin d'apprécier s'il y a aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage économique qu'elle n'aurait pas obtenu dans les conditions du marché<sup>71</sup>. Constituent ainsi des aides toutes formes d'avantages financiers directs, tels que les apports en capital, la fourniture d'assistance commerciale et logistique, ou d'avantages indirects qui allègent les charges normales des entreprises (exonération fiscale ou sociale, garantie, conversion de dettes en capital)<sup>72</sup>.

La capitalisation de la SPLAR aurait dû conduire à une demande d'avis auprès de la Commission européenne.

### 3.2.3. Un modèle économique dépendant d'un subventionnement public

Au regard des lignes directrices européennes toujours en vigueur prévoyant la fin des aides publiques aux aéroports, la région doit veiller à anticiper l'évolution de son nouveau modèle économique en prenant en compte tant l'équilibre de l'exploitation et sa compétitivité que son efficacité et son efficience au regard de l'ensemble des moyens publics engagés, notamment en investissement dont les dépenses sont essentiellement portées par les propriétaires délégués.

L'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile prévoit d'ailleurs que « *les tarifs des redevances sont fixés en tenant compte des prévisions d'évolution du trafic de passagers et de marchandises sur l'aérodrome ainsi que des éléments suivants : les objectifs d'évolution des charges, tenant compte notamment de l'évolution de la qualité des services fournis aux usagers et de celle de la productivité de l'exploitant ; les prévisions d'évolution des recettes ; les programmes d'investissements et leur financement* ».

Comme le rappelait la Cour des comptes dans son référé du 10 février 2017 relatif à l'examen de la gestion de l'aéroport de Beauvais-Tillé, les charges du service rendu aux usagers des aéroports (les compagnies aériennes et leurs passagers) ont vocation à être couvertes par les recettes du service, circonscrites aux redevances aéronautiques, voire aux redevances extra-aéronautiques (pour le poste assistance en escale), la taxe aéroport étant affectée aux missions régaliennes. Il s'avère que les plans de développement établis par la SPLAR ne s'inscrivent pas dans une trajectoire de progression de ces redevances, seule à même d'équilibrer le coût du service.

La région doit par conséquent veiller à obtenir de la SPLAR des plans de développement tenant compte de l'éventuelle interdiction à venir du soutien public et de l'atteinte de l'équilibre financier selon les critères réglementaires évoqués.

---

<sup>70</sup> La notion d'aide d'État répond à une situation objective et ne peut dépendre du comportement ou des déclarations des institutions. Il en résulte que la Commission européenne peut modifier son analyse d'une mesure ou constater l'existence d'une aide d'État alors même que la mesure a été autorisée par un texte de droit dérivé ; cf. par exemple les arrêts « alumine » dont le dernier a été rendu en 2016 par le tribunal de l'UE, le 22 avril 2016 (*Irlande et Aughinish Alumina Ltd c/ Commission*, aff. jtes T-50/06 RENV II et T-69/06 RENV II).

<sup>71</sup> CJCE, 11 juillet 1996, *SFEI*, aff. C-39/94.

<sup>72</sup> Source : fiche sur la notion d'aide d'État du ministère de l'économie, des finances et de la relance.

### 3.2.4. Un outil d'aménagement du territoire ayant d'importants atouts

Au-delà des économies générées par la mutualisation de services ou de marchés sur les trois aéroports exploités, le concept d'un exploitant unique pour plusieurs plateformes pourrait limiter les effets de l'asymétrie d'informations entre l'aéroport et le transporteur. Ainsi intégrées dans une seule et même société, les informations partagées, notamment celles relatives aux négociations avec un transporteur, sont en effet échangées de manière bien plus transparente que s'il s'agissait de structures indépendantes.

Constituée à la faveur du renouvellement de DSP, la SPLAR n'a pas été créée avec une vision déjà arrêtée d'un projet d'aménagement des lignes. Pourtant, elle pourrait d'ores et déjà constituer un outil régional d'aménagement territorial et être utilisée pour rationaliser la répartition des destinations offertes et neutraliser les situations de concurrence entre ses plateformes, source d'enchères aux subventions publiques (cf. *infra* § 3.4). Toutefois, les contrats de *marketing* passés avec les compagnies aériennes et le montant des dépenses de promotion du territoire versés par la SPLAR à ces sociétés, qui ont progressé pour atteindre 7,7 M€ en 2022, ne favorisent pas l'atteinte de ces objectifs. Non seulement ces contrats sont exposés au risque d'une requalification en aide d'État irrégulière, mais ils alimentent aussi la position dominante des transporteurs.

### 3.3. Un contrôle insuffisant des exploitants des plateformes aéroportuaires

Il ressort du contrôle mené par la chambre sur les différents aéroports en exploitation sous délégation de service public que les délégants ne sont pas en mesure de contrôler avec efficacité leurs délégataires<sup>73</sup>. Des éléments de la stratégie aéroportuaire, comme par exemple le choix des destinations et les conditions de leur établissement, peuvent alors échapper au concédant.

Pour permettre un contrôle efficace de l'exploitation, le délégataire doit présenter chaque année un rapport écrit portant sur l'exercice précédent, devant contenir au minimum les informations prévues par l'article R. 1411-7 du CGCT, notamment les comptes afférents à la totalité des opérations et un compte rendu sur la qualité du service.

Lorsque les comptes rendus d'exploitation sont réalisés, les informations fournies sont la plupart du temps très insuffisantes. Elles ne permettent en général pas au délégant de s'assurer de la correcte répartition des charges et des produits constituant les résultats. Par exemple, quand ce n'est pas l'état des ouvrages concédés ou du matériel exploité qui fait défaut, c'est le programme d'investissement qui est absent. Au demeurant, aucune trace de demande de justification des données chiffrées n'a été observée.

Quel que soit le mode de gestion pratiqué, ces observations appellent à une plus grande implication du propriétaire délégant dans le contrôle de son exploitant.

Cela est d'autant plus nécessaire que si les aides publiques aux aéroports de moins de 700 000 passagers annuels sont encore possibles jusqu'en 2024, les autorisations de principe et leurs montants sont subordonnés au respect de certaines conditions de déficits que les délégants se doivent d'examiner.

Ces exigences méritent d'être évoquées *ab initio* dans les conventions de DSP d'exploitation des plateformes. À défaut, les renflouements successifs par attribution de

<sup>90</sup> À titre illustratif, si les administrateurs de la SPLAR pour les aéroports de Perpignan et de Carcassonne ont remis en 2022 aux organes délibérants de leurs collectivités actionnaires un rapport annuel sur la situation de la société conformément à l'article L. 1524-5 du CGCT, ce n'est pas le cas des administrateurs du syndicat mixte de l'aéroport de Tarbes-Lourdes (Pyrénia).

compensation de sujétions de service public ou de recapitalisation conduisent à la prise en charge systématique des déficits par le délégant, et donc des risques associés.

Si le récent modèle économique de la SPLAR, en quasi-régie régionale, devrait *a priori* faciliter les prérogatives de contrôle des propriétaires délégants des trois plateformes concernées, la chambre souligne l'importance de l'implication de la région dans le contrôle des exploitants de tous les aéroports où elle est présente, y compris lorsqu'elle y est minoritaire.

### **Recommandation**

**3.** S'assurer, dans tous les aéroports où la région est présente en tant que membre des propriétaires de la plateforme, que soit exigé du délégataire le rapport annuel d'exploitation portant sur l'exercice précédent, qui doit au minimum contenir les informations prévues par l'article R. 1411-7 du code général des collectivités territoriales. *Mise en œuvre partielle.*

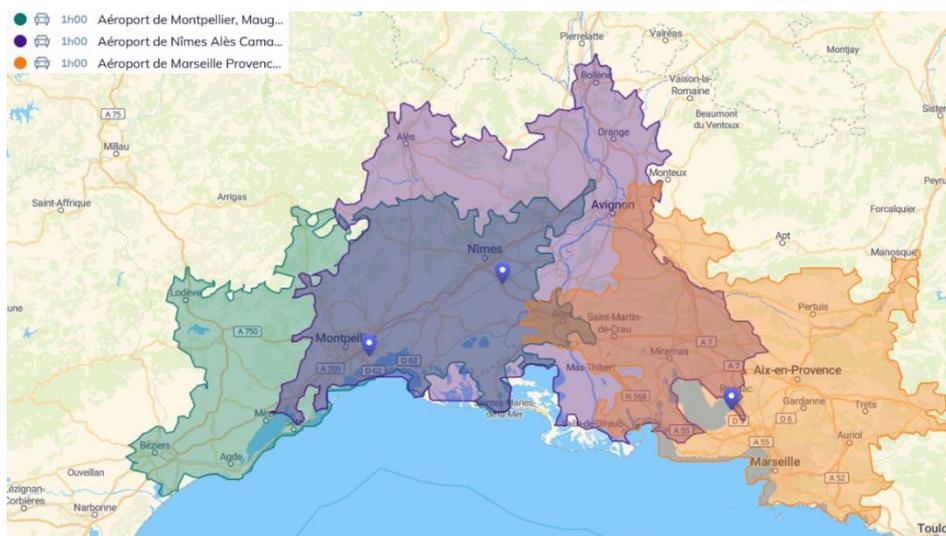
En réponse, la présidente de région indique que ce contrôle est effectué par ses services, « *au travers d'un partenariat confiant mais vigilant* » avec la SPLAR. Elle ajoute qu'elle s'assurera également de la mise en œuvre de la recommandation de la chambre dans les syndicats mixtes où la région est minoritaire.

## **3.4. Des situations de concurrence entre aéroports**

### **3.4.1. L'environnement concurrentiel de l'aéroport de Nîmes**

La zone d'attraction dans un rayon de 60 minutes au plus de l'aéroport de Nîmes est partagée en grande majorité avec celles des aéroports de Montpellier et Marseille, seuls les contours du département du Gard et du canton d'Arles se situant au-delà.

**carte 2 : superposition des zones d'attraction « 60 minutes au plus » des aéroports de Montpellier, Nîmes et Marseille**



Source : CRC avec l'application en ligne SNAPPEN

Par ailleurs, l'intégralité des destinations au départ de Nîmes est couverte par les aéroports de Montpellier et Marseille, les jours de départ étant toutefois différents.

Les aéroports de Montpellier et Nîmes peinent à développer leurs trafics respectifs. Leur proximité géographique (seulement 63 kilomètres et 50 minutes par la route) et leurs offres concurrentes en termes de destinations, signes d'une posture concurrentielle frontale, ne peuvent que desservir leur développement commercial, à moins d'harmoniser leurs stratégies respectives dans une logique de complémentarité.

En effet, ces deux aéroports occitans ont l'avantage d'avoir leur propre spécificité. D'un côté la plateforme montpelliéraine est totalement orientée vers le trafic commercial, de l'autre, l'activité de celle de Nîmes relève d'impératifs régaliens et aéronautiques (94 % des mouvements en 2019, dont 47 % correspondent à des activités de sécurité civile). Ces spécificités devraient plutôt être appréhendées comme un atout, tant sur le plan commercial qu'opérationnel.

La suppression de l'activité de transport commercial de passagers à Nîmes n'aurait probablement pas pour effet d'améliorer la situation financière de cet aéroport dans la mesure où elle contribue aux charges structurelles de la plateforme. À l'opposé, son développement ne commencerait à produire de la rentabilité qu'en dépassant le seuil connu, et impossible à atteindre en l'espèce, d'un million de passagers par an. Le dernier plan d'affaires de l'exploitant en date de 2022, sans viser cet objectif, semble déjà assez ambitieux.

En tout état de cause, le développement du transport commercial de passagers à Nîmes ne peut se faire au détriment des intérêts respectifs des deux aéroports, qui plus est dans un contexte où le versement d'aides publiques aux transporteurs desservant Nîmes perdure, ce qui continue de créer une distorsion de concurrence ayant déjà fait l'objet de condamnations par le passé (cf. *infra* § 3.4.3).

Par exemple, le projet de rétablissement d'une liaison Nîmes/Paris, inscrit dans le plan de développement du trafic de l'exploitant, ne peut être appréhendé unilatéralement par la plateforme nîmoise. Lorsqu'un aéroport est situé dans la même zone d'attraction qu'une autre plateforme disposant de capacités inutilisées, ce qui est le cas pour ces deux aéroports (ni les pistes ni les aérogares ne sont saturées)<sup>74</sup>, la réglementation prévoit que le plan d'exploitation doit indiquer, sur la base de prévisions réalistes du trafic de passagers et de fret, l'incidence probable sur l'activité de l'autre aéroport situé dans la même zone d'attraction. La chambre rappelle, au demeurant, que parmi les 16 critères identifiés pour l'octroi d'aides au démarrage d'une ligne nouvelle, deux sont relatifs à l'analyse concurrentielle de l'impact de cette ouverture pour les aéroports situés à moins de 100 km et à moins de 60 minutes.

Si des éléments historiques peuvent expliquer l'absence de partenariat entre ces deux aéroports, la région pourrait œuvrer en faveur du développement d'une collaboration efficace entre ces deux plateformes complémentaires.

À titre illustratif, et bien qu'un déroutement dépende de plusieurs facteurs, notamment opérationnels<sup>75</sup>, sur près de 200 évènements de cette nature décomptés par l'aéroport de

<sup>74</sup> Le niveau de saturation d'un aéroport peut être lié à celui des pistes et/ou du terminal passager de l'aérogare, en particulier durant des périodes de pointe. Chaque année la IATA (International air transport association) définit un niveau de saturation des plateformes aéroportuaires en termes de mouvements aériens, à travers un indicateur à trois niveaux. À titre d'illustration en 2018, 204 aéroports dans le monde ont ainsi été désignés comme des installations de niveau 3, c'est-à-dire dépourvus de capacité à fournir les créneaux de décollage/atterrissage demandés par les compagnies. C'était le cas en 2018 notamment à Roissy, Orly, Nice et Lyon. En 2022, 189 aéroports sont dans cette situation dont seulement 4 en France (Roissy, Orly, Nice et Figari) et 13 en Espagne par exemple. En plus des 204 aéroports de niveau 3, plus de 100 aéroports dans le monde ont le statut de niveau 2, ce qui signifie qu'ils font face à une saturation lors des périodes de pointe. C'est le cas en France pour deux aéroports (Lyon et Nantes) contre 24 aéroports en Espagne (dont Gérone et San Sebastian, pouvant d'ailleurs avoir une incidence sur le trafic occitan). Cette situation témoigne d'une absence de saturation des aéroports occitans, bien que ce constat ne soit pas homogène.

<sup>75</sup> Informations des contrôleurs aérien, appréciation du pilote, plans de déroutement prévus par la compagnie, notamment.

Montpellier entre 2017 et 2021, aucun n'a été orienté vers la plateforme de Nîmes. Dans le sens inverse, quatre déroutements seulement ont été comptabilisés de l'aéroport de Nîmes vers celui de Montpellier. Plus récemment, suite à l'accident d'un avion de l'aéropostale chargé de fret lors de son atterrissage à Montpellier le samedi 24 septembre 2022 à 2h50<sup>76</sup>, trois vols sur une vingtaine ont été déroutés vers Marseille le samedi, et quatre sur une trentaine le dimanche, les autres étant annulés.

Ces deux plateformes aéroportuaires auraient avantage à travailler ensemble pour proposer à leurs transporteurs respectifs des solutions de déroutement clé en main, notamment à l'occasion des phases de prospection de nouvelles lignes ou de nouvelles compagnies. L'atout que constituerait cette complémentarité opérationnelle leur permettrait entre autres de présenter des offres d'accueil des transporteurs plus robustes, ce qui renforcerait leur attractivité respective.

Enfin, la chambre rappelle à nouveau l'initiative restée sans suite conduite en février 2021 par les actionnaires de la SAR montpelliéraine, dont la région Occitanie était partie prenante, de manifester à l'État l'intérêt d'une décentralisation de cette plateforme<sup>77</sup>.

Dans cette optique, la chambre recommande à la région de promouvoir auprès des aéroports de Nîmes et Montpellier la création d'un comité de développement commun afin de mettre en œuvre une stratégie concertée.

### **Recommandation**

**4.** Promouvoir auprès des aéroports de Nîmes et Montpellier la création d'un comité de développement commun afin de mettre en œuvre une stratégie concertée. *Non mise en œuvre.*

Dans sa réponse, la présidente de région partage la nécessité d'une complémentarité des deux plateformes et indique que « *toute action telle que la création d'un comité de développement commun visant à promouvoir une stratégie de développement concertée ne peut qu'être soutenue par la région* ».

### **3.4.2. Une concurrence entre l'aéroport de Tarbes-Lourdes et celui de Pau situé en Nouvelle-Aquitaine**

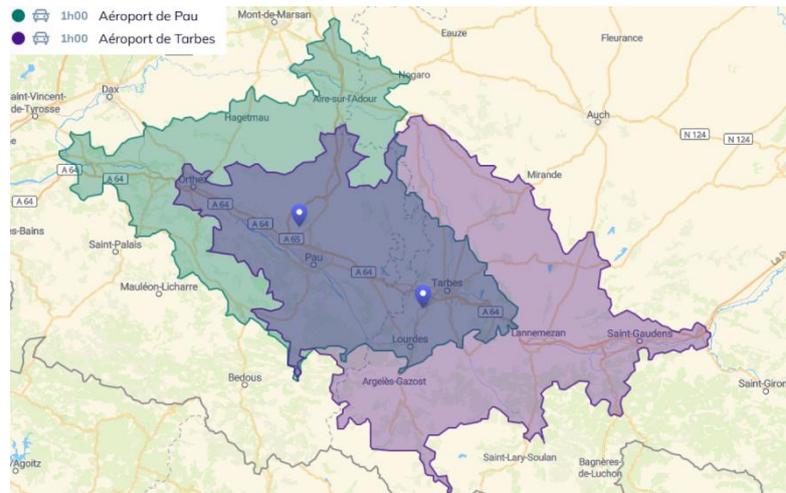
Si la concurrence entre l'aéroport de Tarbes-Lourdes et celui de Pau ne peut être contestée sur les mêmes destinations, son intensité est difficile à établir.

Leur zone d'attraction commune englobe environ 450 000 habitants situés près de l'axe autoroutier de l'A64 et à moins d'une heure de l'une ou de l'autre. Elle représente 78 % de la zone d'attraction de l'aéroport de Tarbes-Lourdes et 77 % de celle de l'aéroport de Pau.

---

<sup>76</sup> Sorti de la piste, l'avion a fini sa route avec le cockpit plongé dans l'étang de Mauguio, bloquant l'exploitation commerciale tant qu'il n'avait pas été dégagé.

<sup>77</sup> Lettre du 8 février 2021 des actionnaires de la SA aéroport Montpellier-Méditerranée au ministre des transports. Déjà citée *supra* § 2.3.1.

**carte 3 : superposition des zones d'attraction « 60 minutes au plus » des aéroports de Tarbes et Pau**

Source : CRC avec l'application en ligne SNAPPEN

Les deux aéroports ont pourtant des caractéristiques propres. Celui de Tarbes-Lourdes, qui joue un rôle primordial pour le secteur aéronautique et les pèlerinages au sanctuaire marial de Lourdes, est particulièrement tourné vers l'international. À l'inverse, celui de Pau est marqué par des liaisons domestiques à coût normal.

Comme déjà évoqué sur le même sujet, la chambre relève que la liaison Tarbes/Paris est considérée comme une LAT sous OSP avec compensation financière publique alors qu'une liaison parisienne existe déjà à Pau, sans aide publique cette fois. Si cette liaison aérienne est présentée comme générant des gains de temps par rapport aux autres modes de transport, ces économies s'évaluent en minutes plutôt qu'en heures, une fois prise en compte la totalité des étapes et des temps intermédiaires s'imposant au voyageur. Sous l'angle environnemental et en comparant les émissions de carbone, la liaison aérienne en produit près de 108 fois plus que le train. Ces observations relatives à la concurrence entre l'avion et le train valent tout autant pour les liaisons parisiennes, en activité ou en projet, des aéroports de Perpignan et Carcassonne.

Par ailleurs, ni l'aéroport de Pau-Pyrénées ni celui de Tarbes-Lourdes ne fonctionnant à pleine capacité, tout investissement nouveau destiné à développer le trafic semble donc soumis à une approbation préalable de la Commission européenne pour ces deux plateformes. De plus, lorsqu'un aéroport est situé dans la même zone d'attraction qu'un autre aéroport disposant de capacités inutilisées, le plan d'exploitation doit indiquer l'incidence probable sur le trafic de l'autre aéroport situé dans cette zone d'attraction.

Cette situation étant de nature à créer une interdépendance entre les deux plateformes aéroportuaires de Tarbes-Lourdes et de Pau, la proximité et les caractéristiques propres de ces deux aéroports imposent une approche stratégique en complémentarité, qui ne pourrait d'ailleurs conduire à ne pas écarter l'hypothèse de deux plateformes pour un seul aéroport.

Cette approche concertée suppose une collaboration entre les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine. Un rapprochement a déjà été initié et un comité de développement commun des aéroports est en place, mais les volontés manquent pour aller plus avant malgré le souhait de la région Occitanie. La chambre recommande à la collectivité régionale de réinitier et développer la collaboration entre ces deux plateformes, en liaison avec la région Nouvelle-Aquitaine.

### **Recommandation**

**5.** Réinitier et développer la collaboration entre l'aéroport de Tarbes-Lourdes et celui de Pau, en liaison avec la région Nouvelle-Aquitaine. *Non mise en œuvre.*

La région indique en réponse partager « *l'intérêt de renforcer la collaboration et la mutualisation des moyens entre les aéroports de Tarbes-Lourdes et celui de Pau (recommandation de la chambre), tout en respectant la spécificité et la légitimité de chaque plateforme, qui sont en réalité plus complémentaires que concurrentes, à l'exception éventuelle de la liaison vers Paris* ».

### **3.4.3. Des aides publiques aux compagnies à bas coût qui présentent des risques d'irrégularité et qui favorisent une situation de concurrence déloyale entre plateformes**

En raison de leur proximité géographique, les aéroports se trouvent de fait en position de faiblesse dans la négociation des conditions d'intervention des transporteurs à bas coût (pour les attirer ou pour trouver un remplaçant), chacun se trouvant en concurrence avec une autre plateforme. Compte tenu de cette configuration peu propice à des négociations efficaces, la plupart des aéroports se retrouve à devoir user de procédés incitatifs par le biais des aides au démarrage des lignes ou des contrats de promotion du territoire dits de *marketing*.

En effet, pour s'assurer d'une garantie financière minimale permettant de couvrir son risque de remplissage insuffisant, le transporteur peut se permettre d'imposer à l'aéroport une remise commerciale ou une condition de recettes complémentaires, à l'instar d'un contrat de *marketing* indissociable du contrat de transport principal. Et alors même que les territoires participent activement au financement de leur transport aérien (que ce soit pour l'exploitation des plateformes ou des liaisons aériennes), ils n'ont finalement que très peu de pouvoir sur l'aménagement de leurs dessertes.

Certes, la destination fait l'objet d'un accord entre le transporteur et son aéroport d'accueil, mais son choix n'est pas guidé en premier lieu par le souci de contribuer à l'aménagement du territoire. Il résulte en réalité de conditions essentiellement imposées par le transporteur qui cherche à maximiser sa rentabilité en minimisant sa prise de risque.

Souvent intégrées dans les remises sur redevances, les aides au démarrage des lignes sont pour autant difficiles à évaluer. Elles peuvent néanmoins être importantes, représentant par exemple entre 2017 et 2021, en cumulé, près de 1 M€ pour l'aéroport de Tarbes et 2,5 M€ pour celui de Béziers<sup>78</sup>.

Les aides publiques aux dépenses de promotion du territoire, quant à elles, ont représenté sur l'ensemble des aéroports occitans près de 11 M€ par an entre 2017 et 2019.

---

<sup>78</sup> Dispositif *success fee*. L'aéroport consent à Ryanair (article 7 du contrat de transport) une remise *success fee* qualifiée de mesure incitative, s'établissant à 5,93 € HT par passager au départ de Béziers. En vigueur depuis bien plus de trois exercices (environ huit), sa qualification en tant qu'aide au démarrage est tout à fait contestable.

**tableau 13 : les aides publiques aux dépenses de promotions du territoire (contrats de *marketing*)**

en k€	2017	2018	2019	Moyenne
Aéroport de Tarbes	1 130	1 440	2 249	1 606
Aéroport de Perpignan	1 305	1 473	1 629	1 469
Aéroport de Carcassonne	2 407	2 297	2 221	2 308
Aéroport de Béziers	2 598	2 685	2 927	2 736
Aéroport de Nîmes	1 846	1 921	1 939	1 902
Aéroport de Rodez	893	811	1 109	938
<b>Total</b>	<b>10 178</b>	<b>10 626</b>	<b>12 074</b>	<b>10 960</b>

Source : évaluation de la CRC sur la base des comptabilités des délégants et des délégataires des plateformes aéroportuaires occitanes

L'impact de ces dépenses de promotion du territoire sur le niveau de trafic n'est d'ailleurs pas démontré et peut même être remis en cause.

Si le contrat qui lie par exemple le syndicat mixte Pyrénia à Ryanair/Airport Marketing Services fait un lien direct entre renforcement des fréquences, augmentation du recours aux outils de *marketing*, augmentation des versements à AMS et croissance du trafic, cette corrélation ne vaut pas cause. Les données recueillies lors d'enquêtes réalisées en 2019 directement auprès des passagers de la compagnie Ryanair font état d'un faible impact de ces actions : les passagers ayant connu l'existence de la ligne par un autre moyen que le site internet et les outils de *marketing* de la compagnie Ryanair représentent 89 % du trafic de la ligne Londres/Tarbes, 87 % de celui de la ligne Milan/Tarbes, et 77 % de ceux des lignes Dublin/Tarbes et Rome/Tarbes. *A contrario*, les moteurs de recherche gratuits sur internet semblent jouer un rôle déterminant pour remplir les avions de Ryanair à destination de Tarbes<sup>79</sup>.

Dans ces conditions, l'efficacité des actions onéreuses de *marketing* n'est pas réellement démontrée.

Par ailleurs, la dépendance au transporteur à bas coût devient particulièrement importante lorsque l'aéroport n'a qu'un seul et unique prestataire, comme à Carcassonne, Béziers et Nîmes, puisque le chiffre d'affaires de transport commercial de passagers lui est totalement tributaire.

Or, le risque que le transporteur mette fin à son partenariat est avéré, à l'image de ce qu'a pu connaître l'aéroport de Montpellier avec le départ au 31 mars 2019 de la compagnie Ryanair suite à sa condamnation par les autorités européennes en tant que bénéficiaire d'aides publiques illégales<sup>80</sup>. Pour rappel, ce transporteur à bas coût avait déjà été condamné pour des raisons similaires dans le cadre de ses relations avec l'aéroport de Nîmes<sup>81</sup> et vient de l'être à nouveau récemment s'agissant de ses relations avec celui de Béziers<sup>82</sup>, cette dernière condamnation faisant

<sup>79</sup> Situation qui concerne près d'un passager sur deux de ces lignes.

<sup>80</sup> À la suite d'une plainte déposée par un concurrent, la Commission européenne a enquêté en 2019 sur les aides accordées par l'aéroport de Montpellier via différents contrats de *marketing* conclus avec Ryanair et sa filiale Airport Marketing Services Limited. La Commission a considéré que ces contrats conféraient à la compagnie un avantage indu et sélectif sur ses concurrents, qu'ils équivalaient à des aides illégales incompatibles avec les règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État, et qu'il devait être procédé à la récupération de cet avantage (évalué à environ 8,5 M€). Décision de la Commission européenne du 2 août 2019 (SA.47867 2018/C).

<sup>81</sup> La décision de la Commission européenne du 23 juillet 2014, concernant l'aide d'État SA.33961 (2012/C), a considéré que les différentes contributions versées par le propriétaire à l'exploitant étaient des aides d'État versées illégalement faute de notification à la Commission européenne, mais compatibles avec le marché intérieur (article 3), et a ordonné le remboursement au propriétaire par Ryanair des sommes perçues par cette société en vertu des contrats et conventions de service *marketing* passés avec l'exploitant de la plateforme (article 4). Condamnée par la justice européenne à rembourser les aides perçues après différents recours, la compagnie a réglé 6,628 M€ en mars 2021.

<sup>82</sup> Décision de la Commission européenne (SA.47970 2017/C) publiée au journal officiel des communautés européennes du 19 février 2021. La Commission a émis des doutes sur le fait que « les exploitants de l'aéroport se soient comportés en investisseurs avisés dans une économie de marché ou comme des acheteurs publics faisant l'acquisition au prix de marché de services répondant à un besoin effectif ».

l'objet de recours. Ce risque est d'autant plus prégnant que cette même compagnie a amorcé une politique de désengagement des petits aéroports régionaux pour s'orienter vers des aéroports plus importants<sup>83</sup>.

Les circonstances du retrait de la compagnie Ryanair de Montpellier et de l'ouverture simultanée d'une même liaison vers la Belgique au départ de Béziers sont d'ailleurs emblématiques d'une situation de concurrence entre plateformes (en l'occurrence d'une même région), qui en définitive favorise la position dominante du transporteur à bas coût, celui-ci se donnant au plus offrant.

Si la plateforme aéroportuaire n'a pas d'autres activités annexes importantes, ce qui est le cas à Carcassonne et Béziers, l'ensemble de son modèle économique se retrouve tributaire de son seul transporteur, lequel peut alors imposer toutes ses conditions, que ce soit en termes d'avantages financiers comme déjà évoqué, ou de destinations.

La chambre rappelle que ces procédés, qui peuvent être exposés à un risque de qualification d'aide d'État, doivent être préalablement notifiés à la Commission européenne.

La Commission considère en effet que les contrats conclus entre une compagnie aérienne et un aéroport (contrat individuel de *marketing* ou régime général de redevances aéroportuaires, par exemples) peuvent être jugés conformes au principe de « *l'opérateur en économie de marché* » à condition qu'ils contribuent progressivement, d'un point de vue *ex ante*, à la rentabilité de l'aéroport. Il doit ainsi être démontré que ce dernier est à même de supporter la totalité des coûts générés par l'accord pendant toute la durée de son application en dégagant une marge bénéficiaire raisonnable sur la base de perspectives satisfaisantes à moyen terme.

En tant que participant à la gouvernance d'une plateforme aéroportuaire, la région aurait dû et devrait désormais imposer le respect de ces exigences, et notamment de la demande d'autorisation préalable à l'ouverture d'une nouvelle ligne. Une fois la liaison en activité, elle devrait réclamer en tant que financeur les comptes-rendus détaillés sur la justification des dépenses y afférentes.

La régularité et la pérennité des aides publiques sur lesquelles repose le modèle économique de ces aéroports devraient être confirmées.

Dans ces conditions, la stratégie de la région devrait intégrer l'éventuelle perspective de la cessation des autorisations de versement d'aides publiques aux aéroports telle que décidée par l'Union européenne, que ce soit à l'échéance de 2024 ou ultérieurement. Ces constats imposent de ne pas écarter *a priori* une réflexion à conduire avec les plateformes aéroportuaires sur la question du juste prix des billets de transport<sup>84</sup>.

### **Recommandation**

**6.** Intégrer dans la stratégie régionale aéroportuaire l'éventuelle perspective de la décision par l'Union européenne de la cessation des aides publiques aux aéroports. *Non mise en œuvre.*

---

<sup>83</sup> La compagnie a ouvert trois bases Ryanair en France en 2019 : Bordeaux, Toulouse et Marseille.

<sup>84</sup> Pour ne retenir que les dépenses de promotion du territoire, leur prise en charge représente théoriquement environ 12 € par passager *low cost* (12 M€ de dépenses de promotion du territoire versées aux transporteurs en 2019, 1,9 million de passagers en 2019 dont 54 % composé de passagers *low cost* (cf. *supra*) ; toujours hors aéroport de Toulouse et Montpellier non concernés.

## CONCLUSION SUR LA SITUATION AÉROPORTUAIRE EN OCCITANIE

S'agissant des lignes d'aménagement du territoire (LAT), trois liaisons vers Paris-Orly sous obligations de service public (OSP) sont proposées en Occitanie, à Castres, Rodez et Tarbes. Une quatrième liaison est en projet à Carcassonne.

Si les LAT de Castres et Rodez semblent correspondre à des impératifs de désenclavement, il n'en va pas de même à Tarbes et à Carcassonne. Non seulement ces deux dernières n'apparaissent pas justifiées mais leur compensation financière publique génère pour Tarbes, et générerait pour Carcassonne, des situations de concurrence déloyale, notamment à l'égard de l'aéroport de Pau qui opère une liaison parisienne sans aide publique.

La chambre a constaté une forte hausse des compensations financières publiques des liaisons parisiennes sous OSP au fil de leurs renouvellements, alors que les informations comptables sont insuffisantes pour justifier leur coût. En l'absence de contrôle des délégués ce sont au final les exploitants qui dictent le prix du marché.

La capitalisation de la SPLAR, qui est vouée à être progressivement consommée à échéance 2029 par les déficits prévisionnels, aurait dû faire l'objet d'une demande d'avis auprès de la Commission européenne, conformément à la réglementation et à la jurisprudence en vigueur sur les aides publiques au secteur. Elle pourrait constituer à terme un outil régional d'aménagement territorial au service d'une complémentarité entre aéroports avec l'ambition de permettre de redéfinir, au profit des organismes publics, les relations financières et commerciales avec les transporteurs, notamment à bas coût. Si la présidente de région considère cette vision comme optimiste dans le contexte réglementaire et le modèle économique actuels, *« en revanche, si la réglementation devait conduire les plateformes aéroportuaires à être moins dépendantes du dumping tarifaire pratiqué par ces transporteurs, la SPLAR aurait davantage les moyens que d'autres à s'adapter à un modèle économique différent »*.

Pour autant, la chambre relève que les dispositifs d'aide publique aux transporteurs pratiqués dans la plupart des plateformes occitanes et auxquels la région prête son concours n'ont pas fait l'objet de demande d'avis préalable à la Commission européenne. Souvent qualifiées de prestations de *marketing* ou de promotion du territoire, ces dispositifs s'apparentent en réalité à des aides publiques aux compagnies aériennes à bas coût. Ces dernières profitant de ce maillage aéroportuaire serré, peuvent mettre en concurrence les plateformes et exiger d'elles des avantages financiers tout en imposant leurs destinations. Cette situation crée des situations de concurrence déloyale entre les plateformes qui bénéficient d'aides publiques et les autres. L'éventuelle perspective de la cessation des autorisations permettant le versement d'aides publiques aux aéroports telle que décidée par l'Union européenne, que ce soit à l'échéance de 2024 ou ultérieurement devrait d'ores et déjà être envisagée.

Les économies de moyens, mais aussi de maîtrise des émissions carbone, ne peuvent passer que par une réelle coopération entre les aéroports, laquelle suppose une action de la région dont les compétences lui permettent d'asseoir son rôle en matière de rationalisation aéroportuaire.

\*\*\*

## ANNEXES

annexe 1 : l'encadrement des aides publiques aux aéroports.....	54
annexe 2 : rappel de la classification générique française des aéroports .....	55
annexe 3 : les principales caractéristiques des aéroports de la région Occitanie .....	57
annexe 4 : les compétences des collectivités territoriales en matière d'exploitation des aérodromes .....	58
annexe 5 : les acteurs intervenant sur une plateforme aéroportuaire .....	60
annexe 6 : les sociétés publiques locales.....	61
annexe 7 : la réglementation de la compensation financière des liaisons d'aménagement du territoire sous obligations de service public .....	62
annexe 8 : facteurs d'analyse de la concurrence entre les aéroports .....	63
annexe 9 : les zones d'attraction à 60 minutes au plus en voiture .....	64
annexe 10 : destinations proposées par les aéroports occitans .....	66

### annexe 1 : l'encadrement des aides publiques aux aéroports

Le principe fixé par le droit européen est qu'aucune aide au fonctionnement ne peut être octroyée aux aéroports qui ont enregistré un trafic annuel moyen de plus de 200 000 passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée. Mais dans ses lignes directrices du 4 avril 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes<sup>85</sup>, la Commission européenne a instauré une période transitoire de dix ans durant laquelle demeurent compatibles avec le marché les **aides au fonctionnement** octroyées aux aéroports, sous certaines conditions. Les aéroports de moins de 700 000 passagers par an bénéficient d'un régime dérogatoire pour cinq ans, prorogé en 2018 à nouveau pour cinq ans<sup>86</sup>, mais qui sera reconsidéré lui aussi à la fin de la période transitoire de 10 ans, repoussée à l'échéance d'avril 2024 suite à la crise sanitaire. La Commission européenne a néanmoins publié une étude en 2020<sup>87</sup> qui confirme l'absence de rentabilité des aéroports régionaux de moins de 700 000 passagers par an.

S'agissant des **aides à l'investissement aéroportuaire**, les lignes directrices prévoient la possibilité d'accorder des aides à l'investissement et ce même après la période transitoire de dix ans. La Commission européenne a en 2017<sup>88</sup> étendu aux aéroports ayant un trafic inférieur à trois millions de passagers par an ne comptant pas dans leur zone d'attractivité un autre aéroport assurant des services aériens réguliers, le RGEC<sup>89</sup> déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur et les exemptant, en conséquence, de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3 du TFUE. Le règlement de 2017, qui crée une présomption de légalité pour certaines aides exemptées de l'obligation de notification, précise les critères qui conditionnent cette exemption. L'exemption ne s'applique que si « *l'investissement concerné n'excède pas ce qui est nécessaire pour accueillir le trafic attendu à moyen terme sur la base de prévisions de trafic raisonnables* »<sup>90</sup>, le RGEC entend en réalité conserver l'obligation d'une étude préalable de trafic pour justifier la capacité de chaque investissement aéroportuaire projeté. Tout au plus, exonère-t-il de cette obligation, au paragraphe 7 dudit article, les aéroports d'un trafic annuel très faible, inférieur à 200 000 passagers. Aux termes du RGEC, les entités d'octroi apprécient d'elles-mêmes la conformité de leurs projets d'aides à ses dispositions et critères.

Quant aux **aides aux compagnies aériennes**, les lignes directrices ne prévoient qu'une seule forme d'aide compatible avec le marché intérieur, applicable aux exploitants d'aéroports recevant moins de trois millions de passagers par an, et sans échéance particulière à considérer. Il s'agit des aides au démarrage de nouvelles liaisons aériennes permettant d'améliorer la connectivité d'une région et de contribuer à son développement économique. Ces aides doivent être octroyées pour une liaison donnée, prendre la forme d'une réduction tarifaire portant sur les redevances aéroportuaires, cette réduction ne doit pas excéder 50 % en moyenne sur une période ne dépassant pas la durée de trois ans. Ces aides ne sont pas discriminatoires s'il existe un intérêt commun bien défini (amélioration de la mobilité des citoyens de l'Union et de la connectivité des régions à condition qu'il n'existe pas déjà de desserte ferroviaire ou aérienne offrant un service comparable), si elle est fondée sur des critères incitatifs objectifs (par exemple un niveau de trafic cible) et si elle est portée à la connaissance de l'ensemble des compagnies aériennes desservant ou pouvant desservir l'aéroport. Toutes ces aides ne sont pas qualifiées d'aides d'État s'il est démontré par l'aéroport qu'elles correspondent à un investissement qu'aurait pu réaliser dans les mêmes conditions un investisseur privé avisé en économie de marché, sans autre considération de politique publique. Les aéroports recourent à des calculs de taux de rendement interne qui visent à montrer que, compte tenu des prévisions de trafic supplémentaire, des futurs redevances aéronautiques et revenus extra-aéronautiques et des coûts marginaux associés au trafic supplémentaire, le taux sera supérieur à un minimum déterminé en fonction du caractère plus ou moins risqué et prioritaire du partenariat.

<sup>85</sup> Références : 2014/C 99/03, journal officiel des communautés européennes du 4 avril 2014.

<sup>86</sup> Communication de la Commission relative à la prolongation du régime spécifique applicable aux aides au fonctionnement en faveur des aéroports accueillant jusqu'à 700 000 passagers par an prévu dans les lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, JO C 456 du 18 décembre 2018, p. 27-28.

<sup>87</sup> Étude de Lear.

<sup>88</sup> Par son règlement (UE) 2017/1084 du 14 juin 2017.

<sup>89</sup> Règlement général d'exemption par catégorie, c'est-à-dire le règlement (UE) n°651/2014 du 17 juin 2014.

<sup>90</sup> Article 56 bis, paragraphe 5 du règlement modificatif de 2017.

## annexe 2 : rappel de la classification générique française des aéroports

### Les aéroports franciliens

Parmi eux, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle était classé en 2016 au 3<sup>ème</sup> rang des *hubs* européens après Francfort et Amsterdam-Schiphol pour la connectivité globale (pour la desserte européenne en direction de l'Afrique en particulier) et au premier rang européen pour sa connectivité intercontinentale (desserte de l'Amérique du Nord et de l'Amérique latine). L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle avait accueilli en 2019 un trafic de plus de 76 millions de passagers et celui de Paris-Orly plus de 31 millions, chiffres qui ont été respectivement ramenés en 2020 à 22 millions et un peu moins de 11 millions.

### Les aéroports régionaux

Portes d'entrée d'une région avec une vocation internationale majoritairement moyen-courrier (Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, **Toulouse**). La compagnie Air France ayant concentré son activité internationale moyen et long courriers sur Paris, les « grands régionaux » se sont tournés vers d'autres compagnies, la plupart étrangères et à bas coût. Ils ont assuré en 2019 des trafics de 7 à 14 millions de passagers et ont creusé l'écart avec la catégorie qui suit. Ils se voient concurrencés dans leur développement à l'international, à la fois par de grands aéroports situés à deux heures de transport, mais également par des aéroports locaux. Le cas de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry est emblématique de cette situation concurrentielle. Lyon est à deux heures de train rapide de Paris-Charles de Gaulle et l'aire d'attraction de l'aéroport de Genève s'étend à 60 % sur le territoire français. Par ailleurs, les aéroports de Chambéry, Saint-Etienne et Grenoble sont à moins de 100 km. L'aéroport de Marseille rencontre la même problématique avec la concurrence d'aéroports aussi divers que Nice ou Montpellier.

### Les aéroports métropolitains

Assis sur une forte base économique avec une dominante de trafic export de voyageurs mais également un trafic import lié à l'activité économique (Brest, Clermont-Ferrand, Lille, Metz-Nancy, **Montpellier**, Pau, Rennes, Strasbourg, Toulon). En raison de la proximité d'aéroports internationaux plus importants, ces aéroports présentent des perspectives de développement limitées.

### Les aéroports d'import de voyageurs

Assis sur une base à dominante touristique et accueillant majoritairement du trafic import, notamment en provenance d'Europe du Nord, souvent à bas coût (Ajaccio, Bastia, Biarritz, Calvi, Figari, **Perpignan**, **Tarbes**, Bergerac, **Béziers**, **Carcassonne**, Chambéry, Dinard, Grenoble, La Rochelle, **Nîmes**, Poitiers, Tours). Ce modèle reste précaire car les compagnies à bas coût mettent les territoires en concurrence. Certains de ces aéroports ont su fidéliser une clientèle européenne mobile qui dispose d'une résidence secondaire (Béziers, Nîmes) ou principale (Bergerac, Poitiers) et se sont employés à diversifier les pays cibles, les compagnies ainsi que leurs activités. Nîmes accueille ainsi la base de bombardiers d'eau de la Sécurité civile, tandis que Tarbes et Dinard ont préservé des activités aéronautiques fortes de plusieurs centaines d'emplois.

### Les aéroports locaux de désenclavement

Pour lesquels la liaison avec Paris et les *hubs* régionaux est essentielle et s'inscrit dans la multimodalité (Agen, Aurillac, Brive, Caen, **Rodez**, **Castres**, Lannion, Le Puy, Limoges, Lorient, Quimper, Périgueux). Pour les plus petits aéroports, le subventionnement du fonctionnement et de l'équipement pèse lourdement sur les finances publiques. L'ouverture des nouvelles lignes à grande vitesse en 2017 est de nature à fragiliser certaines liaisons aériennes avec Paris (Agen, Quimper, Lorient).

### Les aéroports de proximité ou d'export de voyageurs

Qui accueillent peu de trafic commercial (Deauville, Dole, Saint-Etienne, Vatry). Ces aéroports ont en commun une forte implication des collectivités dans leur création ou leur maintien et leurs nombreuses difficultés. Ils proposent principalement des destinations de vacances ou de rapprochement familial (Portugal, Maghreb) requérant souvent un fort subventionnement public par passager.

### Les aéroports d'aviation d'affaires ou de tourisme

Certains de ces aéroports spécialisés sont adossés à de grands aéroports et parfois exploités par le même opérateur (Le Bourget, premier aéroport d'aviation d'affaires en Europe, Bron, Cannes, Saint-Tropez, Franczal, Saint-Nazaire-Montoir, Ancenis, Annecy). Ces plateformes peuvent accueillir une faible activité commerciale saisonnière (*charters* notamment). Il s'agit selon les cas de permettre à des dirigeants, cadres, clients d'accéder rapidement à un établissement situé à proximité, de maintenir l'attractivité résidentielle ou touristique d'une

destination vis-à-vis d'une clientèle aisée (Courchevel, Dijon, Orléans, Vannes) de servir de base à des activités industrielles et aéronautiques (Avignon, Dinard, Châteauroux, Morlaix). Au plan financier, l'équilibre repose sur la vitalité et la diversité des activités d'aviation d'affaires et d'aviation de services (transports sanitaires, sécurité civile), la valorisation de ressources négligées jusqu'alors (location d'actifs immobiliers) et le développement d'activités annexes (circuit automobile à Saint-Brieuc et Albi par exemples, production d'énergie renouvelable, restauration, organisation de manifestations et de colloques).

annexe 3 : les principales caractéristiques des aéroports de la région Occitanie

Aéroport	Département	Exploitant	Type d'aéroport	Classement*	SSLIA**	Emprise au sol	Nombre de pistes	Capacité de traitement par an	Surface aérogare	Liaison parisienne
Toulouse Blagnac	Haute-Garonne	SA Aéroport de Toulouse	Aéroport régional	B	Niveau 9	780 Ha	2	8,5 millions de passagers	9 915 m2	Roissy CDG et Orly
Montpellier Méditerranée	Hérault	SA Aéroport Montpellier Méditerranée	Aéroport métropolitain	B	Niveau 7, selon les horaires des vols réguliers	440 Ha	2	2,2 millions de passagers	14 000 m2	Roissy CDG et Orly
Sud de France Carcassonne	Aude	Société publique locale aéroportuaire régionale	Aéroports d'import de voyageurs desservant des zones touristiques et résidentielles	C	Niveau 7	110 Ha	2	450 000 passagers	1 016 m2	<i>En cours d'installation (OSP)</i>
Tarbes-Lourdes-Pyrénées	Hautes-Pyrénées	Société publique locale aéroportuaire régionale		B	Niveau 8/9	196 Ha	1	1 000 000 passagers	15 000 m2	Orly (OSP)
Perpignan-Rivesaltes Méditerranée Sud de France	Pyrénées-Orientales	Société publique locale aéroportuaire régionale		B	Niveau 7	300 Ha	2	700 000 passagers	1 715 m2	Orly
Béziers Cap d'Agde Hérault Occitanie	Hérault	Syndicat mixte aéroport Béziers Cap d'Agde		C	Niveau 7	113 Ha	1	400 000 passagers	1 800 m2	Beauvais
Nîmes Alès Camargue Cévennes	Gard	EDEIS Aéroport de Nîmes		B	Niveau 5 et 7 sur demande	244 Ha	1	700 000 passagers	4 260 m2	-
Rodez-Aveyron	Aveyron	SAEML Air 12	Aéroport de désenclavement	C	Niveau 7	156 Ha	1	350 000 passagers	3 000 m2	Orly (OSP)
Castres-Mazamet	Tarn	CCI Tarn		D	Niveau 2, niveau 5 activable sur PPR 15 min	92 Ha	1	80 000 passagers	600 m2	Orly (OSP)

Source : Guide des aéroports français 2020-2021- UAF et FA

\* L'article R. 222-5 du code de l'aviation civile indique que les aéroports terrestres destinés à la circulation aérienne publique sont classés dans les cinq catégories suivantes : catégorie A : aéroports destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances ; catégorie B : aéroports destinés aux services à moyenne distance assurés normalement en toutes circonstances et à certains services à grande distance assurés dans les mêmes conditions mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de ces aéroports ; catégorie C : aéroports destinés au grand tourisme et aux services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distances qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aéroports ; catégorie D : aéroports destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance ; catégorie E : aéroports destinés aux giravions et aux avions à décollage vertical ou oblique.

\*\* Niveau de protection SSLIA (services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des avions), l'arrêté du 18 janvier 2007 relatif aux normes techniques applicables aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des avions sur les aéroports prévoit 10 niveaux de protection : niveau 1 : 0 véhicule et 0 personnel ; niveau 2 : 1 véhicule léger et 1 pompier d'aéroport ; niveaux 3 à 5 : 1 véhicule SSLIA et 2 pompiers d'aéroport ; niveaux 6 et 7 : 2 véhicules SSLIA, 4 pompiers d'aéroport et 1 chef de manœuvre ; niveaux 8 à 10 : 3 véhicules SSLIA, 6 pompiers d'aéroport et 1 chef de manœuvre. À chaque niveau est ajouté des quantités minimales d'agents extincteurs principal et complémentaires requises en application de l'article D. 213-1-3 du code de l'aviation civile (article 3).

#### **annexe 4 : les compétences des collectivités territoriales en matière d'exploitation des aérodromes**

Une note interministérielle du 12 mars 2019<sup>91</sup> présente le cadre général dans lequel s'inscrivent les compétences des collectivités territoriales en matière d'exploitation des aérodromes et d'organisation des services de transport aérien public.

##### **La création et l'exploitation des aérodromes**

Seul l'État peut créer, aménager et exploiter les aérodromes d'intérêt national ou international, ainsi que ceux nécessaires à l'exercice de ses missions régaliennes (notamment les activités militaires). Toute personne de droit public ou privé dispose des mêmes compétences pour les autres aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Les collectivités territoriales, leurs groupements ou leurs établissements publics peuvent ainsi participer, seuls ou avec d'autres acteurs, à la gestion ou l'exploitation d'un aérodrome. Ils peuvent alors choisir de l'exploiter en régie ou d'en déléguer l'exploitation à un tiers. La loi NOTRe<sup>92</sup> de 2015 n'ayant pas modifié l'ordonnancement juridique en la matière, un aéroport peut donc continuer à être géré ou exploité par une société d'économie mixte (SEM)<sup>93</sup>.

Comme toute personne de droit public ou de droit privé, toute SEM est ainsi compétente pour la gestion de tout aéroport dont elle est à l'origine de la création. L'exploitation d'un aéroport dont la société n'est pas à l'origine de la création peut également lui être déléguée, sous réserve du respect des obligations de publicité et de mise en concurrence prévues par le code de la commande publique.

La personne publique compétente pour exploiter la liaison a naturellement vocation à la financer. Dans le cas d'une liaison interrégionale, le délégataire chargé de l'organisation de la liaison peut inviter à participer à son financement toute autre personne publique intéressée, y compris l'État. L'exploitant de l'aéroport, dans le cas d'une régie ou si le contrat de concession dont il est titulaire le lui permet, peut également participer au financement.

##### **L'organisation des services aériens**

Concernant l'organisation des services aériens<sup>94</sup>, la situation diffère si la ligne relie ou non deux aéroports de la même région.

En application de la loi NOTRe, chaque région est compétente pour organiser les services aériens dont les aéroports de départ et d'arrivée sont sur son territoire (liaisons infrarégionales).

S'il s'agit de liaisons interrégionales, l'État est seul compétent. Il peut néanmoins en déléguer l'organisation à toute personne publique intéressée, à condition que les liaisons soient intérieures au territoire national et soumises à obligations de service public (OSP).

En application de la réglementation européenne, l'organisateur des services aériens peut imposer des OSP pour l'exploitation de la liaison intérieure lorsqu'il est souhaité que des conditions minimales (continuité, régularité, prix ou capacité minimale) soient respectées par tout transporteur aérien exploitant des services réguliers sur cette liaison (OSP « ouvertes »). Après avoir constaté qu'une ligne soumise à OSP ouvertes n'est exploitée par aucun transporteur, il peut être décidé de mettre en place une délégation de service public (DSP) en attribuant,

<sup>91</sup> NOR : TERB1909712N.

<sup>92</sup> Loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

<sup>93</sup> L'exploitation relève des articles L. 6311-1, L. 6311-2 et L. 6321-2 du code des transports et L. 711-4 du code du commerce.

<sup>94</sup> L'organisation des services aériens intracommunautaires relève du règlement européen (Conseil d'État) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans l'Union européenne.

après appel d'offres, à un transporteur, l'exclusivité de l'exploitation de services réguliers sur cette ligne avec, le cas échéant, une compensation financière<sup>95</sup> (OSP « restreintes »)<sup>96</sup>.

L'instauration d'OSP constitue la seule exception reconnue par la réglementation européenne au principe général de libre prestation des services aériens au sein de l'Union européenne (UE).

L'imposition d'OSP est encadrée par le règlement (Conseil d'État) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 et par les lignes directrices interprétatives publiées par la Commission européenne le 17 juin 2017<sup>97</sup>. La liaison sur laquelle sont imposées des OSP doit être une liaison régulière entre deux aéroports de l'UE, considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport. Il s'agit, soit d'une liaison contribuant au désenclavement d'une région périphérique ou en développement, soit d'une liaison à faible trafic.

---

<sup>95</sup> Les conditions d'attribution des compensations financières par l'État ont été précisées par le décret n° 2005-473 du 15 mai 2005 et l'arrêté du 16 mai 2005.

<sup>96</sup> OSP « ouvertes » et OSP « restreintes » constituent les deux niveaux d'intervention publique pour l'exploitation de liaisons aériennes, reconnus par le droit européen en dérogation au principe de libre prestation des services aériens au sein de l'Union européenne.

<sup>97</sup> Communication n° 2017/C 194/01, journal officiel de l'UE du 17 juin 2017.

**annexe 5 : les acteurs intervenant sur une plateforme aéroportuaire**

**Le propriétaire** de la plateforme aéroportuaire : en général les collectivités publiques. Cela peut être une collectivité publique comme la région pour l'aéroport de Carcassonne, mais c'est en général un syndicat mixte composé de plusieurs acteurs publics (communes, EPCI, mais également CCI...). Le propriétaire peut également être une société anonyme composée de différents actionnaires dont des acteurs publics, comme pour l'aéroport de Montpellier.

**L'exploitant** de la plateforme aéroportuaire : l'exploitation est souvent confiée à un prestataire privé, ou semi-public comme une SEM ou une CCI, mais elle peut également être assurée en régie directement par le propriétaire (comme le syndicat mixte de l'aéroport de Béziers), ou par une société publique locale (comme la SPLAR pour les aéroports de Perpignan, Carcassonne et Tarbes-Lourdes).

**Les transporteurs** : il s'agit des compagnies de transport aérien. Si elles peuvent parfois être publiques, elles sont pour la plupart privées. Aucune compagnie publique n'intervient pour desservir le territoire occitan.

**L'autorité organisatrice des services aériens** : la situation diffère si la ligne relie ou non deux aéroports de la même région. Chaque région est compétente pour organiser les liaisons infrarégionales. S'il s'agit de liaisons interrégionales, l'État est seul compétent, mais il peut néanmoins en déléguer l'organisation à toute personne publique intéressée, à condition que les liaisons soient intérieures au territoire national et soumises à obligations de service public (OSP).

**Les financeurs** : hormis les passagers payants, ce sont tous les participants financiers que ce soit au financement de la structure aéroportuaire (destiné au propriétaire et/ou à l'exploitant) ou à celui des liaisons aériennes.

Le processus de transfert de compétences dans le secteur aérien en faveur des collectivités territoriales ne signifie pas pour autant un retrait de l'État. Dans les SAR, il reste l'autorité concédante, et dans le registre normatif, il demeure l'acteur central en matière d'orientations stratégiques à l'échelle nationale et de financements divers dont certaines taxes et redevances (missions régaliennes de sécurité notamment). Par ailleurs, les ministères sont les interlocuteurs principaux dans les négociations des collectivités s'agissant des participations financières aux liaisons sous OSP.

### **annexe 6 : les sociétés publiques locales**

L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales (SPL), dont les dispositions ont été codifiées à l'article L. 1531-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT), permet aux collectivités territoriales et à leurs groupements de créer des sociétés dont ils détiennent la totalité du capital. Par dérogation à l'article L. 225-1 du livre II du code de commerce, elles sont composées d'au moins deux actionnaires.

Les SPL ont un champ d'intervention qui recouvre globalement celui des sociétés d'économie mixte locales (SEML) : opérations d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, opérations de construction, ou exploitation de services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général, dans le cadre des compétences attribuées par la loi aux collectivités fondatrices.

Une des spécificités des SPL est la possibilité pour les collectivités actionnaires de leur confier des concessions d'aménagement ou de services sans mise en concurrence. En effet, lorsque des collectivités territoriales et leurs groupements entendent confier l'exploitation d'un service public à une SPL qui est en situation de prestataire « intégré », la délégation de service public relève du régime juridique applicable au contrat de quasi-régie (ou « *in house* » selon le droit communautaire), lequel échappe, en application de l'article L. 3221-1 du code de la commande publique (CCP), aux dispositions de droit commun relatives à la préparation des contrats de concession (articles L. 3111-1 et suivants du CCP) ainsi qu'aux règles relatives à la procédure de passation (articles L. 3120-1 et suivants du CCP) prévoyant notamment la mise en œuvre d'une procédure de publicité et de mise en concurrence.

Le champ d'intervention de la SPL est cependant restreint au territoire des collectivités actionnaires qui ne peuvent être que ses seuls cocontractants en matière d'activité opérationnelle. Dans le cas d'espèce, la SPLAR intervient sur le territoire de la région Occitanie. Les collectivités actionnaires sont tenues d'exercer sur la SPL un contrôle analogue à celui exercé sur leurs propres services.

### **annexe 7 : la réglementation de la compensation financière des liaisons d'aménagement du territoire sous obligations de service public**

Le droit de l'Union Européenne a créé un cadre<sup>98</sup> en application duquel les sommes versées à un transporteur au titre d'une ligne sous obligations de service public (OSP) ne constituent pas des aides. Ce cadre définit les principes généraux permettant de s'exonérer de la liberté d'exploiter une ligne aérienne dans le cadre de l'économie de marché, et d'assurer ainsi une compensation adéquate des missions de service public n'induisant aucun avantage économique anormal en faveur de la compagnie aérienne conformément à la jurisprudence européenne<sup>99</sup>.

Le versement des compensations de service public est déterminant dès lors que l'exploitation du service au titre d'une ligne sous OSP est déficitaire pour le transporteur aérien. En effet, le seul intérêt commercial du transporteur s'oppose à l'exploitation d'une prestation minimale de service aérien (continuité, régularité, prix ou capacité minimale) sur une liaison vitale pour le développement économique et social de la région desservie.

Pour pouvoir être soumise à des OSP, une liaison aérienne doit être régulière et à destination d'un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement, ou de n'importe quel aéroport à condition que la liaison soit à faible trafic. Elle doit être vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport, et les OSP imposées doivent être nécessaires et adéquates au regard de quatre critères : la proportionnalité avec les besoins de développement économique et social, l'insuffisance des autres modes de transport, les tarifs et conditions de transport aérien en vigueur, et l'effet conjugué des offres existantes de services de transport aérien.

Par ailleurs, les lignes directrices prévoient que des OSP ne peuvent être imposées sur une liaison pour satisfaire des besoins de transport qui ne peuvent l'être adéquatement par une liaison aérienne existante ou d'autres moyens de transport. La Commission considère en particulier que des OSP<sup>100</sup> seraient difficilement justifiables sur une liaison vers un aéroport donné s'il existe déjà des services similaires en termes, notamment, de durée de transport, de fréquences, de niveau et qualité du service, vers un autre aéroport desservant la même zone d'attraction. La zone d'attraction étant définie comme un marché géographique situé, en principe, dans un rayon de quelque 100 kilomètres ou nécessitant un temps de trajet de 60 minutes environ en voiture, bus, train ou TGV.

La décision d'exploiter une liaison sous OSP peut s'accompagner de l'octroi d'une compensation financière sous forme de subvention publique qui, lorsque la procédure prévue à cet effet est respectée, ne constitue pas une aide d'État (au sens de publique).

En droit national par ailleurs, l'article 5 du décret du 16 mai 2005 relatif notamment aux règles d'attribution par l'État de compensations financières aux transporteurs aériens exploitant en exclusivité des liaisons aériennes soumises à des OSP prévoit qu'à l'intérieur d'un même marché pertinent, les compensations financières publiques ne doivent pas introduire de distorsions de concurrence, notamment tarifaires, entre les transporteurs exploitant des liaisons aériennes bénéficiant d'une prise en charge financière de l'État et les autres transporteurs.

<sup>98</sup> Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (article 16), et les lignes directrices interprétatives du 17 juin 2017 relatives aux obligations de service public.

<sup>99</sup> Arrêt du 24 juillet 2003, *Altmark*, C-280/00, Rec. p. I-7747.

<sup>100</sup> Décret n° 2005-473 du 16 mai 2005 relatif aux règles d'attribution par l'État de compensations financières aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéroports pour leurs missions relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs, à la sûreté, à la lutte contre le péril aviaire et aux mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux et modifiant le code de l'aviation civile.

**annexe 8 : facteurs d'analyse de la concurrence entre les aéroports**

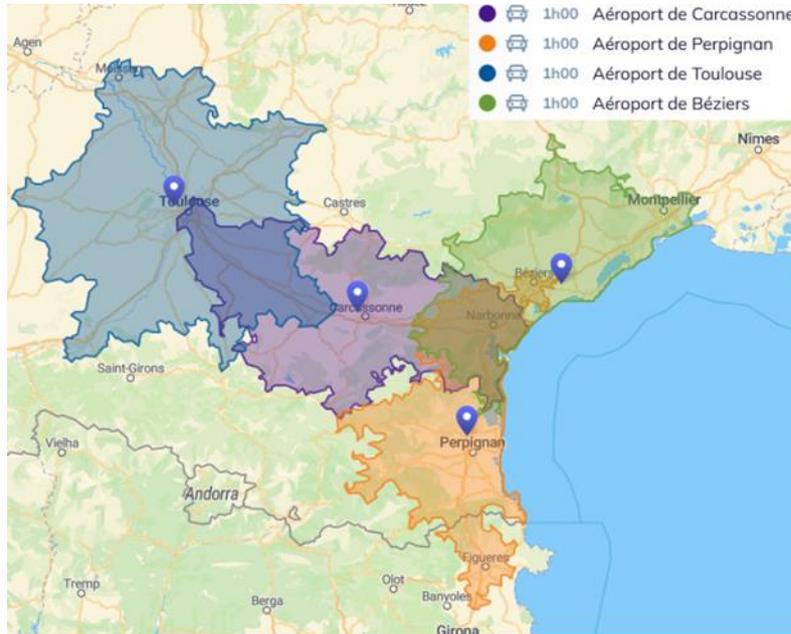
Facteurs	Effets sur la concurrence entre deux aéroports
Propriété	Si deux aéroports font partie du même groupe, il est peu probable qu'ils soient (fortement) en concurrence l'un avec l'autre.
Volume et capacité de trafic	Un aéroport avec un faible trafic et aucune capacité de réserve est peu susceptible de concurrencer un aéroport beaucoup plus grand ou un aéroport avec une capacité de réserve importante, car il risque de ne pas avoir la capacité d'attirer une grande proportion de passagers de l'autre aéroport. Il doit néanmoins être tenu compte des améliorations de capacité attendues au cours des prochaines années.
Infrastructure aéroportuaire	Les aéroports dotés d'infrastructures différentes, comme des longueurs de piste différentes ou des installations différentes pour le traitement des gros aéronefs, peuvent ne pas être en mesure d'attirer les mêmes types de compagnies aériennes et de passagers. Par exemple, les petits aéroports n'ont souvent pas de pistes assez longues pour accueillir certains types d'aéronefs.
Types de passagers	En général, les aéroports desservent divers types de passagers et sont donc susceptibles d'être en concurrence avec d'autres aéroports pour certains passagers. Toutefois, la concurrence pour les passagers pourrait être limitée si deux aéroports ciblent des groupes différents (par exemples l'origine et la destination par rapport aux passagers en transit, ou voyageurs d'affaires par rapport aux passagers d'agrément).
Types de compagnies aériennes	Les modèles commerciaux des compagnies aériennes convergent et les aéroports sont donc souvent en concurrence les uns avec les autres pour les services aériens (nouveaux ou existants). Cependant, il y a des cas où les aéroports ne sont pas en concurrence pour les mêmes compagnies aériennes, par exemple lorsqu'une compagnie aérienne ne dessert qu'une île ou une région particulière (comme LoganAir en Écosse par exemple). De plus, les types de compagnies aériennes qui desservent un aéroport sont généralement étroitement liés aux types de passagers et à l'infrastructure aéroportuaire, ce qui influe sur la concurrence entre les aéroports.
Zone de chalandise	La concurrence dans la zone de chalandise est une forme de concurrence aéroportuaire. L'étendue de la concurrence peut être mesurée en déterminant si les zones de desserte des aéroports se chevauchent et s'il y a suffisamment de personnes dans la zone de desserte qui seraient prêtes à se substituer aux autres aéroports. Il peut également être important d'envisager d'autres modes de transport (le rail par exemple) dans la zone de chalandise concernée.

Source : traduit par la CRC de "The European Commission's consultation on the 2014 Aviation State Aid Guidelines" ; Oxera Consulting LLP ; "An economic analysis of the European Commission's definition of airports' catchment area" ; 4 November 2019 ; prepared for the ACI EUROPE and the UAF (p.9).

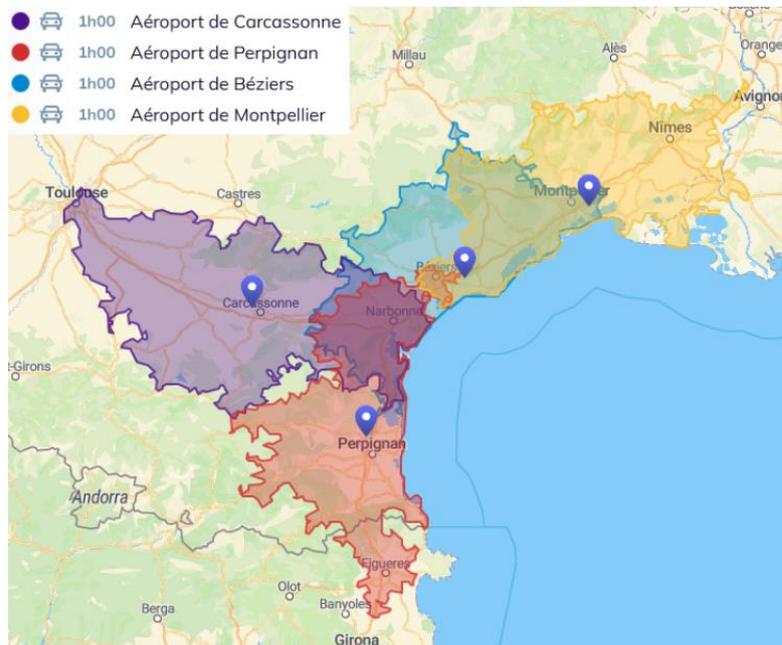
**annexe 9 : les zones d'attraction à 60 minutes au plus en voiture**

Source : CRC avec l'application en ligne SNAPPEN

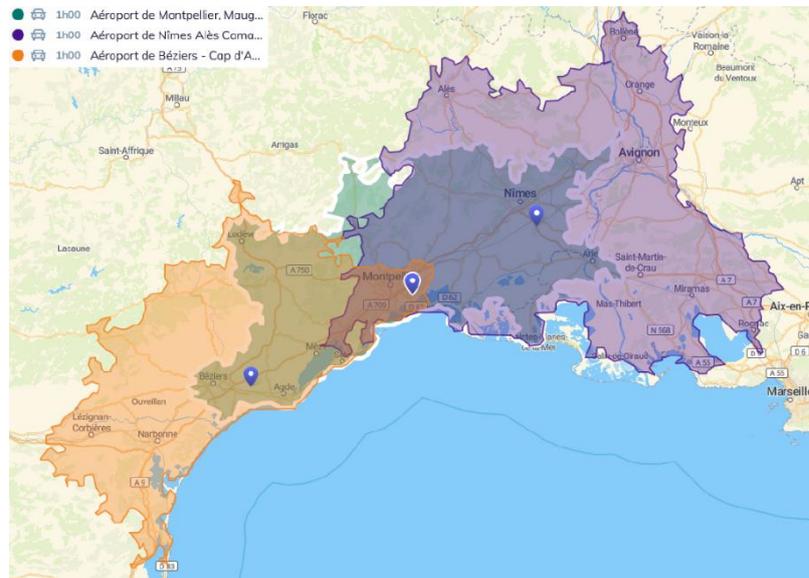
**carte 4 : superposition des zones d'attraction « 60 minutes au plus » des aéroports de Toulouse, Carcassonne, Perpignan et Béziers**



**carte 5 : superposition des zones d'attraction « 60 minutes au plus » des aéroports de Perpignan, Carcassonne, Béziers et Montpellier**



**carte 6 : superposition des zones d'attraction « 60 minutes au plus » des aéroports de Béziers, Montpellier, et Nîmes**



## annexe 10 : destinations proposées par les aéroports occitans

tableau 14 : destinations proposées par les aéroports occitans (hors ceux de Toulouse et Montpellier)

Aéroports	Lignes à bas prix ou à bas coût		Lignes à prix normal		Lignes sous OSP	
	Compagnie	Destinations	Compagnie	Destination	Compagnie	Destinations
Perpignan	Ryanair	<b>Belgique</b> (Bruxelles-Charleroi), <b>Espagne</b> (Valence), <b>Maroc</b> (Agadir, Marrakech), <b>Portugal</b> (Lisbonne), <b>Royaume-Uni</b> (Birmingham, Londres-Stansted)	Aer Lingus	Irlande (Dublin)		
	Volotea	<b>France</b> (Lille, Nantes)				
	Transavia	<b>France</b> (Paris-Orly)				
Carcassonne	Ryanair	<b>Belgique</b> (Bruxelles-Charleroi), <b>Irlande</b> (Cork, Dublin), <b>Italie</b> (Cagliari), <b>Portugal</b> (Porto), <b>Royaume-Uni</b> (East Midlands, Edimbourg, Londres-Stansted, Manchester)				
Béziers	Ryanair	<b>Allemagne</b> (Weeze-Düsseldorf), <b>Belgique</b> (Bruxelles-Charleroi), <b>France</b> (Paris-Beauvais), <b>Royaume-Uni</b> (Bristol, Edimbourg, Londres-Luton, Londres-Stansted, Manchester), <b>Suède</b> (Stockholm Arlanda)				
Nîmes	Ryanair	<b>Belgique</b> (Bruxelles-Charleroi), <b>Irlande</b> (Dublin), <b>Maroc</b> (Fès, Marrakech), <b>Royaume-Uni</b> (Edimbourg, Londres-Stansted)				
Tarbes	Ryanair	<b>Belgique</b> (Bruxelles-Charleroi), <b>Irlande</b> (Dublin), <b>Italie</b> (Milan-Bergame, Rome-Ciampino), <b>Malte</b> (Malte), <b>Royaume-Uni</b> (Londres-Stansted)			Volotea	Paris-Orly
	Volotea	<b>Italie</b> (Naples, Palerme, Venise), <b>France</b> (Strasbourg)				
Rodez	Ryanair	<b>Belgique</b> (Bruxelles-Charleroi), <b>Irlande</b> (Dublin), <b>Royaume-Uni</b> (Londres-Stansted)			Amélia	Paris-Orly
Castres					Air France*	Paris-Orly

Sources : informations des sites officiels

tableau 15 : destinations proposées par l'aéroport de Montpellier

Aéroport	Lignes à bas prix ou à bas coût		Lignes à prix normal	
	Compagnie	Destination	Compagnie	Destination
Montpellier	Volotea	<b>France</b> (Ajaccio, Bastia, Brest, Caen, Lille, Nantes, Strasbourg)	Chalair Aviation	Bordeaux
	Transavia	<b>France</b> (Bastia, Brest, Nantes, Paris-Orly, Rennes), <b>Algérie</b> (Alger, Oran), <b>Allemagne</b> (Berlin), <b>Croatie</b> (Split), <b>Espagne</b> (Séville), <b>Grèce</b> (Athènes, Héraklion, Mykonos, Santorin), <b>Italie</b> (Rome Fiumicino), <b>Maroc</b> (Marrakech), <b>Pays-Bas</b> (Rotterdam), <b>Portugal</b> (Lisbonne), <b>Suède</b> (Stockholm), <b>Tunisie</b> (Tunis)	Air France	Paris CDG
	Easy Jet	<b>France</b> (Paris-Orly), <b>Royaume-Uni</b> (Londres Gatwick, Londres Luton), <b>Suisse</b> (Bâle Mulhouse)	Air Algérie	Algérie (Alger, Oran)
	Norwegian	<b>Danemark</b> (Copenhague)	SAS Scandinavian Airlines	Danemark (Copenhague)
	Air Arabia	<b>Maroc</b> (Casablanca, Fès, Nador)	Luxair	Luxembourg
	Flyr	<b>Norvège</b> (Oslo)	KLM	Pays-Bas (Amsterdam)

Sources : informations des sites officiels

tableau 16 : destinations proposées par l'aéroport de Toulouse

Aéroport	Lignes à bas prix ou à bas coût		Lignes à prix normal	
	Compagnie	Destinations	Compagnie	Destinations
Toulouse	Volotea	<b>Espagne</b> (Fuerteventura, Grande Canarie, Lanzarote, Madrid, Malaga, Palma de Majorque, Tenerife Sud), <b>France</b> (Ajaccio, Bastia, Caen, Figari Sud Corse, Lille, Nantes, Strasbourg), <b>Grèce</b> (Athènes, Corfou, Héraklion, Santorin), <b>Croatie</b> (Dubrovnik, Split), <b>Italie</b> (Cagliari, Catane), <b>République Tchèque</b> (Prague), <b>Luxembourg</b> (Luxembourg), <b>Portugal</b> (Faro)	Air Corsica	<b>France</b> (Ajaccio, Calvi, Figari)
	Transavia	<b>France</b> (Brest, Nantes, Rennes),	Air France	<b>Algérie</b> (Alger, Oran), <b>Grèce</b> (Athènes), <b>France</b> (Lille, Lyon, Paris CDG et Orly, Strasbourg)
	Easy jet	<b>Suisse</b> (Bâle-Mulhouse, Genève), <b>France</b> (Bastia, Figari, Lille, Lyon, Nantes, Nice, Paris Orly, Rennes), <b>Royaume-Uni</b> (Bristol, Londres-Gatwick), <b>Espagne</b> (Ibiza, Minorque, Palma), <b>Maroc</b> (Marrakech), <b>Italie</b> (Olbia), <b>Portugal</b> (Porto),	Air Algérie	<b>Algérie</b> (Alger, Oran)
	Air Arabia	<b>Maroc</b> (Casablanca, Fès, Oujda)	Aegean	<b>Grèce</b> (Athènes, Héraklion)
	Nouvelair	<b>Tunisie</b> (Djerba, Tunis)	Brussels Airlines	<b>Belgique</b> (Bruxelles National)
	Ryanair	<b>Belgique</b> (Bruxelles-Charleroi), <b>Espagne</b> (Alicante, Ibiza, Minorque, Palma, Séville, Ténérife Sud, Valence), <b>France</b> (Figari), <b>Irlande</b> (Dublin), <b>Italie</b> (Bologne, Milan-Bergame, Naples, Rome-Fiumicino, Trapani, Venice M. Polo), <b>Luxembourg</b> (Luxembourg), <b>Malte</b> (Malte), <b>Maroc</b> (Agadir, Fès, Marrakech, Oujda, Rabat, Tanger), <b>Pologne</b> (Cracovie), <b>Portugal</b> (Lisbonne, Porto), <b>Royaume-Uni</b> (Birmingham, Edimbourg, Londres-Stansted)	KLM	<b>Pays-Bas</b> (Amsterdam)
	Air Transat	<b>Canada</b> (Montréal)	Lufthansa	<b>Allemagne</b> (Francfort, Munich)
			Binter	<b>Espagne</b> (Grande Canarie)
			Iberia	<b>Espagne</b> (Ibiza, Madrid)
			Turkish Airlines	<b>Turquie</b> (Istanbul)
			TAP	<b>Portugal</b> (Lisbonne)
			British Airways	<b>Royaume-Uni</b> (Londres Heathrow)
			APG Airlines	<b>France</b> (Lorient)
		Royal Air Maroc	<b>Maroc</b> (Marrakech)	
		TwinJet	<b>France</b> (Marseille, Metz-Nancy)	
		TusAir	<b>Israël</b> (Tel-Aviv)	
		Tunisair	<b>Tunisie</b> (Tunis)	
		Aerlingus	<b>Irlande</b> (Dublin)	

Source : informations des sites officiels

## GLOSSAIRE

CCI	chambre de commerce et d'industrie
CDAR	conseil de développement aéroportuaire régional
CGCT	code général des collectivités territoriales
CGET	Commissariat général à l'égalité des territoires
CJCE	Cour de justice des Communautés européennes
CRC	chambre régionale des comptes
CSAC	Conseil supérieur de l'aviation civile
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DSP	délégation de service public
EPCI	établissement public de coopération intercommunale
HT	hors taxes
IGN	Institut national de l'information géographique et forestière
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
LAT	ligne d'aménagement du territoire
LGV	ligne à grande vitesse
OSP	obligations de service public
SAR	société aéroportuaire régionale
SEM	société d'économie mixte
SPLAR	société publique locale aéroportuaire régionale
SRADDET	schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
TER	train express régional
TFUE	traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
TGV	train à grande vitesse

## **Réponses aux observations définitives en application de l'article L. 243-5 du code des juridictions financières**

Une réponse enregistrée :

- Réponse du 25 juillet 2023 de Mme Carole Delga, présidente de la région Occitanie Pyrénées Méditerranée

Article L. 243-5 du code des juridictions financières :

« Les destinataires du rapport d'observations disposent d'un délai d'un mois pour adresser au greffe de la chambre régionale des comptes une réponse écrite. Dès lors qu'elles ont été adressées dans le délai précité, ces réponses sont jointes au rapport. Elles engagent la seule responsabilité de leurs auteurs ».

Les publications de la chambre régionale des comptes  
Occitanie

sont disponibles sur le site :

<https://www.ccomptes.fr/Nos-activites/Chambres-regionales-des-comptes-CRC/Occitanie>

**Chambre régionale des comptes Occitanie**  
**500, avenue des États du Languedoc**  
**CS 70755**  
**34064 MONTPELLIER CEDEX 2**

**occitanie@crtc.ccomptes.fr**

 **@crococcitanie**