

Les Assises de l'Aviation - Toulouse

Les 150 aérodromes à vocation commerciale en France - bref historique :

- Jusqu'en 2005 → L'État propriétaire concède l'exploitation commerciale aux CCI
- En 2005 → Transfert de propriété aux collectivités locales
ADP est transformé en société à actions
L'État conserve les 10 plus importants dits "d'intérêt national"
- En 2007 → Création de sociétés d'exploitation pour les 10 aéroports
- En 2015 → L'État vend 49,9% des parts de l'aéroport de Toulouse-Blagnac au groupe chinois Casil
- En 2016 → Vente des participations de l'État pour les aéroports de Nice et de Lyon
- En 2019 → Eiffage rachète les parts de Casil dans Toulouse-Blagnac

Les Assises de l'Aviation - Toulouse

Les équilibres financiers :

- **Ressources** → Les taxes et redevances payées par les compagnies aériennes
Des redevances extra-aéronautiques (parking, commerces, etc.)
- Pour la Commission européenne : équilibre => au moins 500 000 passagers par an,
- Pour l'ACI Europe (Airports Council International Europe) proche de 1 million.
- En 2019 → Seuls Lille, Brest, Biarritz passaient la barre du million de passagers
(ainsi que Beauvais avec 4 millions de passagers)
Rennes, Pau et Toulon la barre des 500 000
- **Conséquence** → Multiplication des ouvertures de ligne low-cost
(Carcassonne, Béziers, Nîmes, ...)

Les Assises de l'Aviation - Toulouse

En Occitanie :

- Castres, Rodez et Tarbes font l'objet d'une Obligation de Service Public (OSP)
- Deux pôles concentrent le trafic → Toulouse-Blagnac (+66% passagers depuis 2005)
Montpellier-Méditerranée (+48%)
- Quels aéroports représentent un Service d'Intérêt Économique Général (SIEG) ?
- Comment résoudre l'équation qui devrait :
 - ▷ assumer la décroissance nécessaire du trafic
 - ▷ équilibrer les budgets des aéroport "périphériques"
 - ▷ réduire la pression environnementale sur les pôles régionaux