L'accessibilité et la mobilité aérienne dans l'Eurorégion Pyrénées Méditerranée. Volume I

Òscar Oliver (direction)

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Finances

Euroregió Pirineus Mediterrània
Eurorégion Pyrénées-Méditerranée
Eurorregión Pirineos Mediterráneo

L'accessibilité et la mobilité aérienne dans l'Eurorégion Pyrénées Méditerranée

Barcelone, juin 2008

Supervision générale

Salvador Curcoll

Xavier Roig

Direction de l'étude

Òscar Oliver (*GPA*)

Elaboration de l'étude

Carles Aceña (Xavier Roig et Associés)

Xavier Requejo (GPA)

Jordi Solé (GPA)

Albert Contra (GPA)

Traduction prise en charge par la Région Languedoc-Roussillon

© Generalitat de Catalunya

Departament d'Economia i Finances
Direcció General d'Anàlisi i Política Econòmica

http//www.gencat.cat/economia/

Dipòsit legal: B. 28.985-2009

Sommaire

VOLUM I

Résumé 5

1. L'Eurorégion Pyrénées Méditerranée : un instrument pour la Coopération transfrontalière 14

1.1. La réalité territoriale, économique et sociale de l'espace eurorégional 18

1.2. La politique d'infrastructures et des transports, une priorité pour les régions membres 27

2. Le transport aérien dans le cadre de l'Union européenne. Etat de la question 32

2.1. Tendances et lignes directrices de la politique européenne du transport aérien. Le Livre Blanc du transport (2001) et sa révision de 2006 33

2.2. L'aviation commerciale et l'aviation générale, les deux segments complémentaires de l'aviation civile 38

2.3. L'évolution technologique et les modeles d'affaires dans le secteur de l'avition civile 53

3. Le réseau aéroportuaire de l'Eurorégion. Caractérisation et description des aéroports du réseau 61

3.1. Les aéroports commerciaux et leurs destinations : fiches descriptives 69

3.2. Les aéroports commerciaux et leurs destinations : description qualitative 89

3.3. Les principaux aérodromes consacrés à l'aviation générale : fiches descriptives 109

3.4. Les principaux aérodromes consacrés à l'aviation générale : description qualitative 120

3.5. Les modèles de gestion présents sur les aéroports et les aérodromes de l'Eurorégion 129

VOLUM II

4. Approche stratégique du système aéroportuaire de l'Eurorégion 133

4.1. Analyse comparative des installations aéroportuaires de l'Eurorégion 133

4.2. Synthèse stratégique de la réalité aéroportuaire de l'Eurorégion : analyse AFOM 144

5. Perspectives d'avenir et émergence de nouveaux segments d'affaire dans le cadre du réseau aéroportuaire de l'Eurorégion 147

5.1. Les flux aériens dans l'Eurorégion 149

5.2. Connectivité interne et externe 153

5.3. Règles et recommandations pour la spécialisation des aéroports et aérodromes de l'Eurorégion 160

5.4. Le rôle de l'Eurorégion dans la promotion et la diffusion de son propre réseau aéroportuaire 173

5.5. Les nouvelles opportunités d'affaires liées à l'aviation générale 176

6. Conclusions de l'étude 183

7. Annexes descriptives 189

7.1. Cartes du trafic aérien entre aéroports de l'Eurorégion 189

7.2. *Business cases* pour de nouevelles routes aériennes dans le cadre de l'Eurorégion 195

Resum executiu

Le réseau aéroportuaire de l'Eurorégion Pyrénées Méditerranée est l'un des actifs les plus importants pour les régions membres, dès à présent et, aussi, dans un scénario à court et à moyen terme. Sa mise en valeur et son développement futur conditionneront énormément la croissance économique des territoires qui font partie de l'Eurorégion et contribueront de manière décisive à l'amélioration des conditions de vie de ses habitants. Dans ces études, on a pris à en considération un total de 52 installations, comprenant aéroports et aérodromes, et elles ont été analysées minutieusement tant du point de vue fonctionnel qu'économique. L'activité actuellement générée par ces installations, à partir de l'analyse des données obtenues, met en relief le dynamisme dont font preuve les aéroports et les aérodromes considérés, évidemment à des niveaux différents, et le grand potentiel qu'ils peuvent développer à l'avenir.

L'Eurorégion regroupe un ensemble de territoires situés dans une enclave tout à fait stratégique. Les cinq régions qui font partie de la structure formelle de cette association interrégionale, plus la Région de Valence, se situent au beau milieu de l'arc méditerranéen, dans le cadre de la méditerranéen occidentale, et structurent en l'un des corridors économiques les plus importants du sud de l'Europe : le corridor de la méditerranée qui comprend la façade maritime de la Péninsule et la prolonge jusqu'en France et au-delà. Mais l'Eurorégion est également le point de rencontre avec d'autres corridors qui présentent un grand dynamisme économique et qui ont connu un grand développement ces derniers temps. C'est le cas du corridor dit corridor de l'Ebre, qui suit le cours du fleuve depuis la façade maritime méditerranéenne jusqu'à la corniche de Cantabrie et qui accueille de nouvelles activités économiques de grande valeur stratégique, comme c'est le cas de l'activité logistique. Cependant le caractère stratégique des territoires qui font partie de l'Eurorégion est dû également aux types et à la grande quantité d'activités économiques accueillies par les régions qui en font partie. Avec un produit intérieur brut (PIB) total de 301.862 millions d'euros, l'Eurorégion représente environ 3 % du total du PIB de l'Union européenne. De même, en ce qui concerne d'autres valeurs caractéristiques, l'étendue des territoires qui en font partie, avec un total de 157.757 km², se situe également autour de 3 % de la superficie de l'Union et la population totale, évaluée à 13,6 millions de personnes, correspond également à 3 % de la population européenne. Ce sont trois aspects grâce auxquels l'Eurorégion assure une présence significative dans le cadre de l'Union européenne.

Un coup d'œil à la conjoncture économique des régions membres et la structure de leur valeur ajoutée brute met en évidence la grande importance du secteur des services sur tous les territoires de l'Eurorégion et tout particulièrement en Catalogne, au détriment d'autres secteurs

d'activités plus traditionnels, comme l'industrie ou l'activité de construction particulièrement active dans les régions espagnoles ces derniers temps. L'agriculture, l'élevage et la pêche constituent un secteur d'activité très minoritaire dans l'ensemble de l'économie de l'Eurorégion bien que leur poids spécifique varie d'une région à l'autre. Le processus de transformation de l'économie de l'Eurorégion en une économie fondée sur les activités de services semblait être une réalité, mais il faut avoir présent à l'esprit le fait que l'industrie a représenté pendant très longtemps un des moteurs économiques de la région et que la présence de l'activité industrielle, bien qu'en baisse ces derniers temps, continue à être très importante, voire stratégique si l'on tient compte de secteurs à grandes composantes technologiques et à grande valeur ajoutée. On en trouve l'exemple parfait au sein même de l'Eurorégion : le consortium aéronautique européen Airbus, un des deux grands constructeurs aéronautique pour l'aviation commerciale et militaire à l'échelle mondiale et concourant direct de la compagnie américaine Boeing. Les activités de recherche de développement et d'innovation (R+D+i) dans des domaines fortement spécialisés et à grande valeur stratégique restent toutefois le point faible des régions membres. Conscients de la nécessité de favoriser les conditions adéquates au développement de l'activité liée à la recherche, les membres de l'Eurorégion ont lancé des initiatives comme l'Eurobiorégion en vue de favoriser le développement d'activités liées à la recherche biomédicale et biotechnologique.

L'activité aéroportuaire de l'Eurorégion, qui a résulté de la réUnion de la capacité des infrastructures et d'une bonne offre de service de transports, devient indispensable pour garantir une mobilité aérienne optimale dans le cadre des régions membres et, à l'extérieur, au-delà de l'Eurorégion. De bons niveaux d'accessibilité et de mobilité aérienne sont donc que la conséquence d'un binôme indispensable : infrastructure, aéroports et aérodromes et offres de services de transports aériens. Les régions membres, en tant que territoires qui font partie de l'Union européenne, sont soumises aux directives établies par la Commission en matière aéroportuaire et sont donc tout à la fois bénéficiaires et « victimes » du contexte aéroportuaire européen en premier lieu et mondial dans une moindre mesure. Le transport aérien, au niveau mondial mais aussi dans le cadre de l'Union européenne, a connu de grands changements ces derniers temps. D'une part, il y a l'évolution économique et entrepreneuriale d'un secteur d'activité comme celui du transport aérien, particulier et d'un grand poids spécifique, direct ou indirect, sur d'autres secteurs d'activités. D'autre part, il y a le rôle qu'ont joué les acteurs publics, les administrations publiques, dans la régulation du transport aérien d'un côté et dans certains cas dans la gestion des infrastructures aéroportuaires. Cette dernière question suscite actuellement un débat intense dans l'état espagnol et elle a été le germe d'un nouveau changement du modèle de gestion du système de gestion aéroportuaire français.

L'aviation civile, dans les deux secteurs d'activités qui lui sont associés (aviation commerciale et aviation générale) a connu ces derniers temps une évolution inégale. L'aviation commerciale, d'un côté a enregistré une croissance sans précédent au niveau mondial en ce qui concerne le volume de passagers au cours des dix dernières années. De 1,457 millions de passagers au niveau mondial qu'il y avait en 1997, est passé à près de 2,200 millions en 2006. A l'exception des exercices de 2001 et 2002, en grande parti par suite des attentats terroristes contre les tours jumelles de New York, le transport des voyageurs au niveau mondial n'a cessé de croître année après année, avec des pourcentages presque toujours supérieurs à 3 %. Dans l'Union européenne, un environnement qui nous est plus familier, l'accroissement du nombre des voyageurs par mode aérien à lui aussi très important. Dans l'Europe des 27, en 2006, le volume total de passagers se situait aux alentours de 738 millions et le rythme de croissance annuelle pour les derniers exercices était de l'ordre de 4,7 % par an. Il y a une donnée très significative à savoir le nombre de mouvements qui étaient de l'ordre de 25.000 au début de l'année 2000, arrivent à quelques 30.000 en 2007. Quatre des routes aériennes qui enregistrent le plus grand trafic à l'échelle européenne ont comme protagonistes des aéroports situés dans l'Eurorégion : Barcelone – Madrid, Toulouse – Paris, Palma de Majorque – Madrid, et Palma de Majorque – Barcelone.

En ce qui concerne la charge aérienne, la réalité est toute différente. Bien qu'il y ait eu une croissance considérable du volume de tonnes transportées, le transport de marchandises par mode aérien est relativement peu important par rapport à d'autres modes de transport, en particulier la route et le transport de marchandises par voies maritimes. Toutefois, au cours de l'exercice 2006, au niveau mondial, on a transporté jusqu'à un total de 786,6 millions de tonnes de charges aériennes et l'augmentation par rapport à l'année précédente se situe aux alentours de 3 %. Au niveau européen les données dont nous disposons, avoisinent les 6.500 tonnes transportées en 2006.

Lorsque nous analysons l'évolution du transport aérien dans l'Union européenne d'un point de vue plus conceptuel, à partir des données numériques auxquelles nous avons fait référence ci-dessus, certaines tendances apparaissent qui ont marqué l'évolution du secteur au cours des dernières années et qui peuvent conditionner son futur développement. L'Union a vécu quelques phénomènes intéressants au point de vue structurel qui ont conditionné l'évolution de la demande de services de transport aérien et, en conséquence, l'activité des compagnies aériennes et des aéroports du continent. Il y a, d'une part, l'éclosion des compagnies à bas coûts qui ont fait irruption avec force sur le marché européen dans la décennie 90. Leur apparition suppose entre autre une généralisation du transport aérien comme mode de transport accessible », dans la majeure partie de la population. Fruit de la libéralisation du

secteur promus par les institutions européennes, le phénomène des low cost a contribué de manière décisive à l'augmentation de la demande et du nombre de d'usagers du transport aérien en Europe, d'une part, et à la revitalisation de certaines installations aéroportuaires qui étaient tombées dans l'oubli et couraient le risque de disparaître. Cette même répercussion du transport aérien à bas coûts a été présente sur le territoire de l'Eurorégion, de parts et d'autres de la frontière, où une grande partie de l'accroissement du nombre de passagers a été la conséquence directe de l'apparition de ce type d'opérateurs. De même en ce qui concerne la répercussion sur les aéroports de la zone Euro régionale, on trouve des cas très parlants, comme celui de l'aéroport de Reus, qui connaît un processus de récupération Grace à la présente d'un opérateur à bas coûts. De même, dans les régions françaises, cette situation se reproduit également dans certains des plus petits aéroports, comme c'est le cas de Carcassonne ou Perpignan qui comment déjà à noter, encore que d'une manière différente, l'influence des opérateurs à bas coûts.

L'autre phénomène que nous avons pu vivre pour les dernières années, est la création de grandes alliances entre des compagnies aériennes. Apparus à la fin des années 90, il existe actuellement trois grandes alliances, Oneworld, Star Aliance et Sky Team, qui représentent environ 55 % de la part du marché au niveau mondial. Les 45 % restants sont répartis entre les compagnies qui n'ont été intégrées dans aucunes des alliances et toutes celles qui opèrent sous la dénomination de bas coûts. Les trois alliances sont constituées par des opérateurs qualifiés de « traditionnels » ou « de pavillons » et dont l'objet consiste se garantir une offre large de route, à partir de l'amélioration de la connectivité, à l'usager final. La collaboration entre les membres de l'alliance favorise des économies d'échelles ainsi que l'interconnexion entre des vols opérés par différentes compagnies pour autant qu'elles fassent partie de la même alliance. L'usager final, en achetant simplement un billet, peut utiliser divers vols de différentes compagnies jusqu'à arriver à destination.

S'il y a cependant un trait distinctif qui a caractérisé le transport aérien dans le cadre de l'Union au cours des dernières années c'est, sans aucun doute, la congestion de plus en plus importante dont souffrent les aéroports de l'Union et l'espace aérien commun. Le transport aérien, du fait de la mobilité des personnes, a connu une croissance sans précédent au cours des 10 dernières années avec des conséquences très claires sur la capacité des aéroports et de l'espace aérien. La saturation du système aéroportuaire européen, et partant de l'Eurorégion aussi, devient une menace réelle à court et à moyen terme. Cette situation est encore renforcée par manque réel de coordination entre les différents gestionnaires présents dans chacun des pays membres de l'Union qui s'occupent de la gestion individualisée de chacun des espaces aériens. La Commission européenne, par le biais d'Eurocontrol, est en train de

créer le Ciel Unique Européen afin de parvenir à une gestion unitaire de l'espace aérien de l'Union pour en finir avec les problèmes de coordination qui se sont posés jusqu'à présent. L'amélioration de l'efficacité de gestion de l'espace aérien, tout en éliminant les problèmes d'interopérabilité entre les différents systèmes de gestion nationaux, doit permettre une réduction importante des conséquences négatives qui sont apparues jusqu'à présent : retards, suspensions de vols, etc.

L'autre grande question sur laquelle se sont concentrés les efforts de la Commission au cours des dernières années concerne la préservation de la sécurité dans le transport aérien. Après les attentats terroristes des tours jumelles de New York, l'amélioration de la sécurité, du point de vue de la politique antiterroriste, est devenue une priorité pour la Commission. En 2002, la création de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) a vu le jour. Elle doit devenir l'organisme qui va articuler la sécurité aérienne dans le cadre de l'Union.

L'aviation civile est constituée comme nous l'avons expliqué précédemment, de deux branches d'activités principales : l'aviation commerciale à laquelle nous sommes référés largement, et l'aviation générale, beaucoup moins connue, mais de longues tradition dans les territoires de l'Eurorégion, en particulier dans les régions françaises. L'aviation générale a souvent été présentée comme un secteur d'activité aéroportuaire et aéronautique peu important par rapport à l'aviation commerciale, mais cela est très loin de la réalité et les données nous aident à le démontrer. D'après les données fournies par l'AOPA (Aircraft Owers and Pilots Association), en 2002, l'aviation générale représentait 79,4 % des vols au niveau mondial et 59,5 % des heures de vols totales. Si nous voulons être plus précis, au cours de cette même année, l'aviation générale a représenté un nombre de vols pratiquement quatre fois supérieur au nombre de vols opérés par l'aviation commerciale. En conséquence les données dont nous disposons mettent en évidence l'importance d'un segment de l'aviation civile qui, très longtemps, est passée inaperçu pour une grande partie de l'opinion publique.

Conceptuellement, quand on parle d'aviation générale, on a l'habitude de se référer à un segment de l'aviation civile qui traite des activités aéroportuaires, fondamentalement des vols, et aéronautiques qui n'entrent pas dans le cadre des compagnies commerciales régulières ou charters, c'est-à-dire tous les vols qui ne sont pas opérés par des compagnies commerciales, qu'il s'agit de transports de passagers comme charges aériennes, qu'il s'agisse de vols réguliers ou de charters. Ce segment de l'aviation civile inclura donc l'activité de l'aviation corporative ou d'affaires, les travaux aériens, les services réalisés au bénéfice de la communauté comme actuellement les vols destinés à éteindre des incendies ou à contrôler le trafic, les activités de maintenance spécialisée ou la formation de futurs professionnels, aussi bien en ce qui concerne

les pilote, les techniciens spécialisés ou les membres d'équipage. L'aviation générale joue un rôle très important dans la formation des professionnels, principalement pilotes et membres d'équipages, qui exerceront leur activité professionnelle dans l'aviation commerciale, très souvent au sein de compagnies aériennes régulières.

Cependant, la réalité de l'aviation générale est très différente si l'on considère la situation dans laquelle se trouve l'Espagne et celle dont peut justifier la France. On peut le constater également sur les territoires qui font partie de l'Eurorégion et l'on peut donc affirmer qu'il existe une situation inégale entre les régions espagnoles et les régions françaises. Certaines données soulignent ce fait, comme par exemple les données relatives au nombre d'installations ouvertes aux activités l'aviation générale qui représentent, pour l'Etat espagnol, un total de 80 aéroports et aérodromes. En France, le chiffre des installations consacré à l'aviation générale atteignait les 805, d'après les données fournies par la direction générale de l'aviation civile française, donc 411 sont des propriétés privées. En ce qui concerne les activités économiques qui y sont liées, la France bénéficie d'une très longue tradition dans le domaine de l'aviation corporative et d'affaire. Avec plus de 400 aéronefs consacrés à cette activité, la France accueille le principal aéroport européen dans le cadre de l'aviation corporative et d'affaire, l'aéroport du Bourget, qui contribue de manière très importante au grand nombre d'opérations, chiffrées à environ 400, qui sont réalisées chaque jour.

D'un point de vue technologique, l'aviation générale connaît un nouveau développement lié à l'apparition d'une nouvelle génération d'aéronefs connue sous le nom de Very Light Jets, qui intègrent la dernière technologie et assurent les mêmes prestations que celles offertes par les grands aéronefs de l'aviation commerciale. Les premiers Very Light Jets qui sont apparus sur le marché se caractérisent tous par des traits bien définis : il s'agit d'avions de taille réduite, normalement de 4 à 6 places, propulsés par des moteurs à réaction de dernière génération et qui atteignent les dernières avances technologiques en avionique. Ce type d'aéronefs a donné naissance à un nouveau type d'activité économique que certains ont déjà baptisé aviation corporative à bas coûts et qui, d'une manière informelle, est connue sous le nom d'aérotaxi ou taxi aérien. Les coûts d'exploitation de cette nouvelle typologie de réacteurs permettent de concevoir un type de service avec des tarifs plus accessibles, loin des prix habituellement associés à l'aviation corporative traditionnelle, qui font de l'aérotaxi une option d'avenir véritable pour la plupart des aérodromes qui existent sur les territoires de l'Eurorégion.

Le réseau aéroportuaire de l'Eurorégion est étendu et comporte une grande quantité d'installations, aussi bien des aéroports que des aérodromes, qui ont fait l'objet d'une étude détaillée dans le présent document. L'analyse s'est centrée sur un groupe de 52 installations,

aéroports et aérodromes, qui constituent un réseau représentatif de la réalité aéroportuaire de l'Eurorégion. Malgré les différences qui ont pu être constatées entre les différentes installations considérées, il s'agissait de caractériser un réseau complet d'un point de vue fonctionnel et opératoire mais qui tienne compte également de la présence d'activités économiques dans les domaines aéroportuaires et aéronautiques. Et il faut dire que les différences les plus importantes apparaissant entre les installations espagnoles et françaises sont de deux types : d'une part, les aéroports espagnols présentent un niveau de développement infrastructurel et opératoire que plus important que les aéroports français, ce qui se reflète dans les index d'activités. En revanche, le développement de l'aviation générale tant en ce qui concerne la présence d'aérodromes que d'activités économiques liées à ce segment de l'aviation et beaucoup plus important en région française qui font partie de l'Eurorégion. Deux situations opposées, donc, mais qui favorisent une certaine complémentarité entre les réseaux espagnols et français.

Le réseau analysé comprend une vingtaine d'aéroports consacrés à l'aviation commerciale et jusqu'à 31 aérodromes consacrés à des activités d'aviation générale. Du côté espagnol de l'Eurorégion, on trouve plus d'aéroports commerciaux que dans les régions françaises : 13 aéroports pour les régions espagnoles contre 8 aéroports pour les régions françaises. En ce qui concerne les aérodromes, la situation s'inverse comme nous l'avons dit auparavant, et la proportion est de 18 aérodromes du côté français contre 13 dans les régions espagnoles de l'Eurorégion. Il s'agit en tout état de cause d'un nombre important d'installations qui permet de parler d'un véritable réseau aéroportuaire eurorégional. Une des premières conclusions qui apparaisse, après avoir analysé minutieusement le réseau, c'est l'hétérogénéité qui la caractérise. Effectivement tant du point de vue de l'aviation commerciale que du point de vue de l'aviation générale, les installations présentent des caractéristiques très différentes en ce qui concerne la dotation en infrastructure, la politique fonctionnelle et opératoire et même dans les actions de diffusions et de promotions de chacune des installations. L'analyse met en exergue la volonté de chaque aéroport d'améliorer sa situation structurelle tout en mettant en œuvre des politiques spécifiques de manière individualisée et, par conséquent, l'absence d'une stratégie commune pour la promotion et l'amélioration du réseau d'un point de vue d'ensemble. Cela deviendra, dans un horizon à court et moyen terme, un des défis les plus importants des membres de l'Eurorégion pour favoriser un développement conjoint du réseau aéroportuaire propre.

En ce qui concerne les questions plus structurelles relatives au réseau, il existe certaines données importantes qui sont soulignées dans l'étude : dans le domaine de l'aviation commerciale, les données mettent en exergue la grande importance des aéroports espagnols en ce qui concerne le nombre de passagers transportés. Ainsi pour l'exercice 2006, les aéroports

espagnols de l'Eurorégion, incluant également les aéroports valenciens, ont transportés 89,7 % du total des passagers qui ont utilisé une installation portuaire eurorégionale ce qui équivaut approximativement à 78 millions de passagers. Les régions françaises ont géré un volume de trafic estimé autour de 9 millions de passagers soit 10,3 % de l'ensemble du domaine eurorégional. Pour les aéroports, les espagnols sont en tête au niveau eurorégional en nombre de passagers mais aussi en nombre de mouvements : 778.381 des 895.521 mouvements enregistrés par l'aviation commerciale dans le cadre de l'Eurorégion ont eu comme protagonistes les aéroports espagnols.

Dans le cadre de l'aviation générale la situation s'inverse et ce sont les aéroports français qui présentent un nombre plus important de mouvements. Toutefois il faut faire à ce sujet une réflexion très importante. Les données relatives au nombre de mouvements opérés par l'aviation générale sont très difficiles à obtenir en raison d'un manque généralisé d'informations sur ce secteur. Cela a généré de sérieux problèmes lorsqu'il s'est agi de caractériser avec précision les données relatives à un secteur qui, d'autre part, était extrêmement important dans le cadre de l'Eurorégion. Le manque d'information actualisée, même s'il n'est pas possible de généraliser, est une constante des aérodromes de l'Eurorégion et rend impossible une analyse exhaustive des activités qui y sont réalisées et cela vaut également pour le nombre de mouvements. Ainsi, en fin de compte, les données que nous reproduisons à la suite se réfèrent au nombre de mouvements opérés par l'aviation générale dans les aéroports commerciaux de l'Eurorégion. En ce sens les aéroports français concentrent la majeure partie des opérations d'aviation générale réalisées et, avec un total de 218.078 mouvements, il représentent 78 % du total (279.136). Il existe un point qui attire fortement l'attention dans les aéroports commerciaux français de la zone eurorégionale et il s'agit de l'énorme importance des mouvements liés à l'aviation générale par rapport à ceux de l'aviation commerciale. C'est le cas, par exemple, des aéroports de Carcassonne, Béziers ou Perpignan, où la proportion d'activité aéroportuaire de l'aviation générale se situe au-delà de 85 % du total. Il faut accorder une mention spéciale à l'aéroport de Montpellier, un des « grands » du système aéroportuaire français qui a enregistré plus d'un million de passagers au cours de l'exercice 2006 et qui, en revanche, conserve une proportion très élevée d'activités dans le domaine de l'aviation générale (jusqu'à 84 % du total des vols opérés).

L'autre grand segment d'activité, le transport de charge aérienne, représente une réalité beaucoup moins importante en raison de la grande concurrence d'autres modes de transports, en particulier la route et le transport maritime. Au total, le transport de charges aérien présente des chiffres assez importants. Il y a deux aéroports qui présentent une activité supérieure au reste en ce qui concerne le transport de charges : Barcelone et Toulouse qui ont concentré

près de 160.000 tonnes transportées au cours de l'exercice 2006, ce qui équivaut à 714 % du volume de charges totales passant par les aéroports de l'Eurorégion.

S'il y a toutefois un trait caractéristique de la mobilité aérienne dans le cadre de l'Eurorégion, il s'agit sans aucun doute du manque de connexions aériennes intérieures au sein même des régions qui en font parties. En dehors des Iles Baléares, pour une raison évidente d'insularité, le reste des territoires de l'Eurorégion n'entretiennent guère de liaison aérienne opérationnelle entre leurs aéroports ce qui ne contribue pas à l'amélioration des conditions d'accessibilité et de mobilité des personnes et des marchandises. En second lieu, il faut parler également du caractère saisonnier du système aéroportuaire eurorégional, particulièrement présent dans les aéroports qui fournissent des services à des territoires fortement marqués par l'activité touristique comme c'est le cas des Iles Baléares ou le cas concret de l'aéroport de Reus. Toutefois, dans l'ensemble le caractère saisonnier du système aéroportuaire n'est pas très marqué et l'on peut affirmer que les aéroports Eurorégionaux ont une activité soutenue pendant toute l'année avec des augmentations sensibles au cours des mois d'été. Cette tendance n'est altérée que dans les aéroports qui n'ont qu'un caractère touristique saisonnier lié au tourisme soleil et plage au cours des mois d'été (juin, juillet et août principalement).

Vers l'extérieur, en ce qui concerne les routes qui mettent en relation les aéroports avec les aéroports situés hors de l'Eurorégion, il convient de signaler qu'il y a une offre importante de connexion européenne en particulier des routes qui relient les territoires du pourtour méditerranéen avec les pays du centre et du nord de l'Europe. Les relations avec la rive sud de la méditerranée, en particulier avec les pays du Maghreb, sont très nombreuses et la connectivité est garantie. Le grand sujet en instance pour les aéroports de l'Eurorégion, à la seule exception, encore que partielle, de Barcelone et de Toulouse, ce sont les connexions transocéaniques. Il y a peu de routes qui relient les territoires de l'Eurorégion à des destinations au-delà de l'Union européenne et la tâche à réaliser en ce sens est très importante. La promotion du réseau aéroportuaire propre, afin de rendre possible la création de nouvelles liaisons transocéaniques, s'avère être, à tous égards, une tâche qu'il convient d'évoquer à court et à moyen terme tout en profitant des actifs dont disposent les régions et en favorisant les politiques spécifiques de coopération régionale en ce sens.

1. L'Eurorégion Pyrénées Méditerranée : un instrument pour la coopération transfrontalière et interrégionale.

L'Eurorégion Pyrénées Méditerranée est une initiative entreprise par le gouvernement de la Generalitat, dans le cadre de la politique extérieure de coopération transfrontalière qu'il développe et qui a vu formellement le jour en octobre 2004 avec la signature d'une déclaration constitutive par les cinq protagonistes régionaux impliqués : l'Aragon, les Iles Baléares, les régions françaises Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées et la Catalogne comme régions porteuses de l'initiative. La vision initiale de l'Eurorégion espérait compter également avec l'implication de la Région de Valence pour permettre la création d'un cadre de coopération interrégional à caractère méditerranéen et transpyrénéen mais les divergences politiques ont finalement rendu impossible la participation d'associer Valence dans la constitution de l'Eurorégion.

De la même manière l'Andorre était conviée à s'intégrer, à faire activement partie de l'espace eurorégional tout en y prenant part à titre d'associé de plein droit mais diverses circonstances ont empêché en fin de compte que la principauté s'intègre dans le nouveau réseau de coopération interrégional et transfrontalier constitué. La raison d'être fondamentale de l'Eurorégion est de fournir un espace à la coopération interrégionale et transfrontalière dans des domaines hautement stratégiques pour l'avenir économique et social de cette zone territoriale. Ainsi les grands objectifs de travail se sont fondés sur des aspects liés au développement économique des régions membres mais également très liés à l'amélioration des conditions de vie de leur citoyens et à l'ouverture de l'espace eurorégional au pays de la rive sud de la méditerranée en vue de consolider un espace Euro méditerranéen de développement conjoint. Les axes de travail spécifiques de l'Eurorégion sont en résumé les suivants :

- **Projeter l'Eurorégion comme un acteur décisif et ayant une capacité d'être un interlocuteur dans la promotion intérieure des territoires qui en font partie et, par extension, de la méditerranée occidentale.** L'Eurorégion a pour premier objectif d'assumer la représentativité collective des régions membres auprès des organismes institutionnels de plus haut niveau et d'autres Eurorégions européennes avec, en ligne de mire, l'exécution de projets qui favorisent un développement conjoint. Elle souhaite également favoriser la coopération transfrontalière entre tous les acteurs de la méditerranée occidentale et, partant, elle oriente son activité vers la promotion de l'espace de l'arc méditerranéen au niveau international.

- **Favoriser et promouvoir l'exécution des infrastructures et des services de transports présentant le plus fort caractère stratégique pour l'espace eurorégional.** La création des infrastructures nécessaires au développement économique et social des régions membres

de l'Eurorégion est l'un des objectifs les plus importants de l'initiative et la raison d'être, entre autres, d'études comme celle-ci. Les infrastructures et les services de transport sont considérés dans leur ensemble pour rendre possible de développement des territoires qui font partie de l'arc méditerranéen et pour favoriser l'apparition du développement de nouvelles aires de spécialisation économique à court et à moyen terme. Le transport aérien aussi bien des personnes que des marchandises devient un des modes de transport le mieux approprié pour tirer partie du potentiel stratégique d'infrastructures bien conçues, exécutées et gérées. Le réseau aéroportuaire régional devient un acteur à prendre en considération et à étudier attentivement pour détecter les opportunités qui peuvent en faire l'un des éléments clefs du développement des territoires de l'Eurorégion.

- **Favoriser la culture sur le développement de secteurs économiques à grande valeur ajoutée et qui peuvent favoriser une collaboration active entre les régions membres.** Le développement d'activités économiques de pointe, souvent de secteurs technologiques très avancés, constitue un des axes prioritaires pour les régions membres. En ce sens les actions conjointes pour créer des pôles ou clusters d'activités économiques sur des segments comme l'aéroportuaire, l'aéronautique, le biomédical ou le biotechnologique, deviennent une priorité indiscutable pour les territoires de l'Eurorégion. La promotion de la recherche et de l'innovation technologique constitue un grand défi pour la région de l'arc méditerranéen à un horizon à court et moyen terme.

- **Développer l'espace eurorégional dans le domaine universitaire et scientifique.** La collaboration entre les différentes régions dans l'objectif de favoriser la création d'un espace universitaire eurorégional intégré est un autre des axes de travail que les régions signataires du manifeste de constitution se sont fixé dès le départ.

- **Rapprocher l'Eurorégion des citoyens.** La dimension humaine participative de l'Eurorégion est très importante et il convient de la prendre en considération comme il se doit afin de permettre une application réelle de la citoyenneté dans les différentes régions pour les projets qu'elles veulent entreprendre.

- **Le dépassement, en positif, du caractère périphérique insulaire des régions membres.** La disposition périphérique insulaire des régions qui font partie de cet espace de coopération a depuis toujours conditionné sa croissance et son développement économique et social. Un certain isolement, surtout vis à vis des zones économiquement plus actives du centre de l'Europe, a toujours existé dans les régions les plus éloignées de l'Europe continentale. Souvent, cet éloignement s'est manifesté par une déficience de dotations en ce qui concerne les infrastructures qui doivent permettre le bon acheminement des flux de transports de marchandises et de personnes, partout en Europe et au-delà. La solution à ce

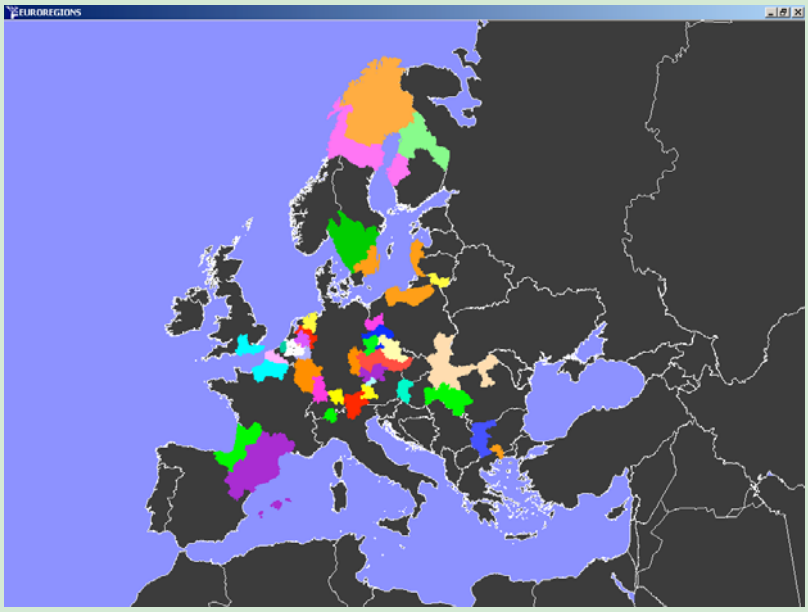
problème passe par la collaboration conjointe des régions qui font partie de l'espace eurorégional tout en favorisant des politiques de collaborations spécifiques orientées vers l'amélioration de leurs collectivités avec le reste de l'Union européenne et d'autres régions au niveau mondial.

Carte des régions membres de l'Eurorégion Pyrénées Méditerranée.
Source : Secrétariat technique de l'Eurorégion (2007).

- **L'Eurorégion au service du développement et de la promotion de l'espace euroméditerranéen.** Le développement d'une réalité territoriale aussi importante que l'espace euroméditerranéen devient l'un des objectifs clés de l'Eurorégion. La consolidation de l'arc méditerranéen comme une enclave stratégique, d'une part, et la promotion des nouvelles réalités émergentes de la rive sud de la méditerranée constitue deux objectifs que doivent aborder les régions signataires du manifeste de 2004. La mise en valeur du cadre territorial de la méditerranée occidentale devient l'un des grands en défis de l'avenir à l'échelle européenne.

Ces grands axes de travail constituent la feuille de route de l'Eurorégion Pyrénées Méditerranée et chacun d'eux développe des actions en vue d'atteindre des jalons spécifiques et de travailler sur des domaines concrets. Dans notre cas, c'est le domaine aéroportuaire dans le cadre de l'Eurorégion qui nous intéresse et que nous aborderons en détail dans cette étude. La reconnaissance et la caractérisation d'un réseau aéroportuaire dans ce domaine territorial ont été l'une des premières propositions de cette étude, pour tenter ensuite de décrire en détail les

formules adéquates qui permettront un développement de capacité aéroportuaire de l'Eurorégion à partir de ces aéroports. La création d'une image de marque associée aux infrastructures aéroportuaires sera l'un des aspects que nous aborderons ainsi que la promotion de ce réseau au niveau international pour permettre la création de nouvelles routes aériennes reliant les territoires de l'Eurorégion au reste de l'Union européenne et du monde entier.



Les expériences « Eurorégion' dans l'Union européenne.
Source : EURAM, Eurorégion de l'Arc Méditerranéen (2007)

Mais ce n'est pas la première fois que l'on utilise le mot Eurorégion pour parler en termes de coopération interrégionale et transfrontalière. De fait, dans toute l'Union européenne il y a diverses expériences similaires avec des objectifs transrégionaux de coopération entre différentes régions et territoires. Sur la carte que nous reproduisons à la suite, cette situation est mise en exergue et les différentes entités eurorégionales figurant à l'échelle de l'Europe y sont représentées.

De même à l'instigation d'entreprises et d'agents économiques, en collaboration avec l'Institut Ignasi Villalonga d'Economie d'Entreprises de la Région de Valence, on a mis en service une initiative parallèle dénommée EURAM, Eurorégion de l'Arc Méditerranéen, qui vise à la création d'un espace méditerranéen inspiré dans les territoires qui font partie de l'arc lui-même, en vue de leur développement économique et social. Il s'agit d'une initiative élaborée par les secteurs économiques et productifs de la Région de Valence en vue de permettre l'établissement de synergies avec les régions voisines de l'arc méditerranéen.

L'EURAM et l'Arc Méditeranéen : Source EURAM (2007)

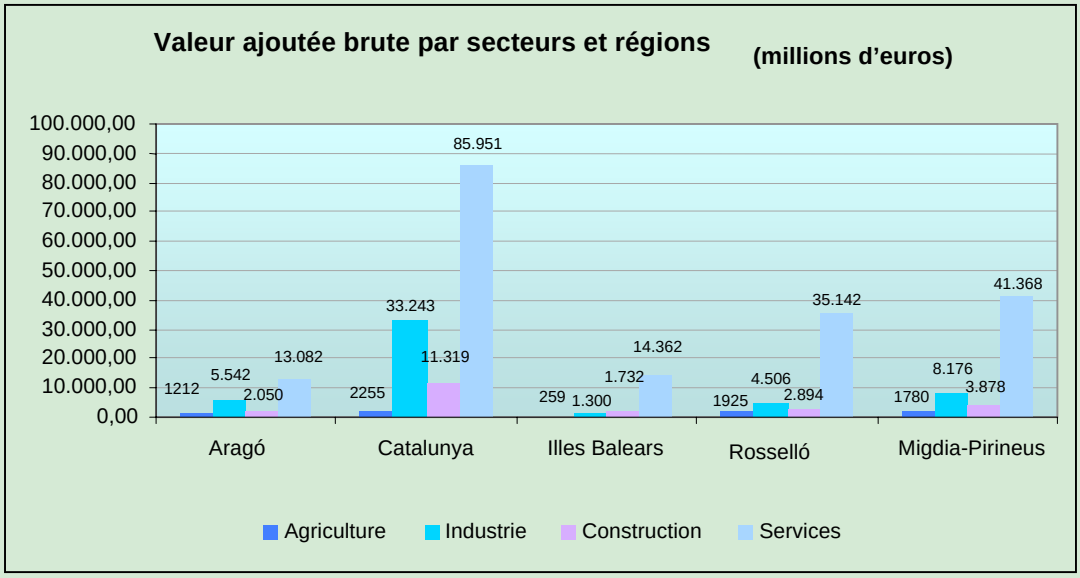
1.1. La réalité territoriale, économique et sociale de l'espace eurorégional

L'Eurorégion Pyrénées Méditerranée fait intervenir cinq territoires différents : Catalogne, Aragon, les Iles Baléares, le Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, ce qui représente un total de 13,6 millions d'habitants, c'est-à-dire 2,90% de la population européenne. Les cinq régions constituent une réalité territoriale complexe qui couvre une superficie totale de 157.757 km² soit environ 3,40 % sur toute la superficie de l'Union européenne, à savoir 4.632.318 km². En ce qui concerne l'Etat espagnol, l'Eurorégion représente une réalité territoriale économique et sociale forte plus contrastée et les régions espagnoles qui la composent (Catalogne, Aragon, les Iles Baléares) comptent à elles seules une population équivalente à 21 % du total de l'Espagne et à une superficie qui se situe aux alentours de 127% du total de la superficie de l'Espagne. En ce qui concerne les territoires français qui font partie de l'Eurorégion (Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées), le rapport à l'ensemble français est moins significatif mais tout aussi important. Les deux territoires représentent 8,22% de la population française et 15,76 % de la superficie totale de notre pays voisin. En conséquence, des deux côtés de la frontière, l'Eurorégion constitue une réalité dynamique et assez importante à prendre en considération pour l'avenir.

Les principales données économiques de l'Eurorégion mettent également en exergue son grand dynamisme et la capacité à devenir une région pionnière dans l'ensemble européen. Si nous prenons comme référence le produit intérieur brut (PIB), pour présenter l'espace eurorégional, constitué ainsi des PIB des différents territoires qui en font partie, le chiffre s'élève à 301.862 millions d'euros ce qui représente une participation de l'ordre de 3 % à la solde du PIB de l'Union européenne , un chiffre très significatif et qui correspond parfaitement à la proportion selon laquelle Eurorégion participe à l'ensemble de la population européenne et de la

superficie totale de l'Union. Dans tous ces cas, l'Eurorégion situe son pourcentage d'apport à l'ensemble de l'Union autour de 3 %.

Si nous regardons les données relatives à la valeur ajoutée brute des différents secteurs d'activités économiques présents dans l'Eurorégion, nous pouvons les regrouper en quatre grands domaines traditionnels d'activités : l'agriculture, l'industrie, la construction et les services. Le graphique que nous reproduisons à la suite présente, par région, la répartition de la valeur ajoutée brute selon le secteur et selon son origine :



Répartition de la valeur ajoutée brute de l'Eurorégion par secteurs d'activité et zones territoriales (régions). Elaboration propre à partir des données fournies par le Secrétariat technique de l'Eurorégion (2003)

Au vu des données précédentes, on peut observer le poids important de l'économie catalane dans l'ensemble de nos régions, raison pour laquelle on peut utiliser de manière informelle la dénomination de moteur économique pour le rôle joué par la Catalogne au sein de cette organisation. Il convient de noter, toutefois l'importance que le secteur des services dans son ensemble a acquis au détriment de l'industrie, qui reste quand même le deuxième secteur d'activité économique par importance. L'apport du secteur de la construction à l'ensemble de l'économie régionale est plus minoritaire et l'apport de l'agriculture au dynamisme économique des régions qui constituent l'Eurorégion est pratiquement anecdotique. Comme données à prendre en considération, il convient de noter le grand écart, plus particulièrement significatif dans la Principauté, entre les deux secteurs d'activités majoritaires, l'industrie et les services, qui ne semblent pas destinés à se rapprocher à l'avenir. Il est donc possible d'affirmer que l'orientation de l'ensemble de l'économie eurorégionale est clairement dirigée, actuellement, vers les activités de services. Les gouvernements régionaux qui composent cette espèce de

coopération transfrontalière, ont toutefois présenté différentes initiatives en vue de soutenir de nouveau les secteurs productifs liés à l'industrie tout en générant de la valeur autour d'une nouvelle technologie et secteurs industriels à forte valeur ajoutée comme actuellement l'aéronautique, l'électronique, la mécanique de précision, mais en promouvant également de nouveaux projets liés à la recherche, au développement et à l'innovation technologique (R+D+i), comme actuellement l'Eurorégion qui vise à favoriser le développement d'activités relatives à la recherche biomédicale et biotechnologique.

La promotion et le développement d'initiatives concrètes en vue de renforcer un espace eurorégional consacré aux secteurs aéroportuaires et aéronautiques peuvent devenir, à court et à moyen terme, une excellente opportunité pour la spécialisation économique de la région. La présence du consortium aéronautique européen AIRBUS à Toulouse peut faciliter la tache en ce qui concerne le secteur de l'industrie aéronautique aérospatiale mais l'Eurorégion devra déployer des efforts importants en vue d'obtenir un modèle aéroportuaire propre fondé sur le réseau aéroportuaire existant et celui qui pourra être développé au cours des prochaines années. La création d'un véritable réseau eurorégional d'aéroports et d'aérodromes peut représenter un grand pas dans l'amélioration du fonctionnement interne de la région mais aussi en vue de l'ouverture de celle-ci au monde en créant de nouvelles routes aériennes avec le reste du continent européen et autres destinations internationales.

Le corridor de la méditerranée et le corridor de l'Ebre, deux axes stratégiques

L'Eurorégion regroupe un ensemble de territoires de part et d'autres des Pyrénées ainsi que dans le bassin méditerranéen avec un caractère qui les distingue clairement et qui leur confère une grande partie des potentiels qui peuvent les convertir en une véritable zone territoriale de développement économique et de création de richesses. Toutes les régions membres, cependant, présentent un trait caractéristique qui influence de manière décisive leur positionnement stratégique dans le cadre de l'Union : leur caractère de région périphérique, éloignée du centre de l'Europe, caractère auquel, dans le cas des Iles Baléares, vient encore s'ajouter la condition d'insularité. Ces caractéristiques, à savoir la périphéricité d'un ou plusieurs territoires, a traditionnellement constitué un obstacle important à leur développement économique et social. Souvent, pour une difficulté évidente de liaisons entre les zones économiquement plus actives du continent, les régions plus périphériques se sont vues obligées, historiquement, à déployer de véritables efforts pour améliorer leur degré d'accessibilité aux régions du centre, mieux connectées et économiquement plus actives. Cette amélioration des communications avec les régions plus actives passe nécessairement par la réalisation de nouvelles infrastructures capables de garantir des niveaux d'accessibilité optimaux tant pour les

personnes que pour les marchandises. L'amélioration des conditions d'accessibilité et de mobilité aérienne de territoires de l'Eurorégion vers l'intérieur mais également vers l'extérieur, peut devenir un instrument très efficace pour dépasser l'état de périphéricité qui les caractérise. Les graphiques que nous reproduisons à la suite, illustrent ce concept de zone centrale européenne, baptisée de manière récurrente du nom de « Blue Banana », qui regroupe en son sein une étroite frange de territoires de certaines des zones les plus actives du continent européen et qui met en jeu des villes depuis les Iles britanniques jusqu'au nord de l'Italie. Cette frange de territoires a traditionnellement été associée à des niveaux élevés de développement économique et de création de richesses.

Les territoires du centre de l'Europe regroupés autour de la zone connue sous le nom de « Blue Banana » caractérisée historiquement par son grand dynamisme économique et qui concentre certaines es villes les plus importantes du continent (Londres, Bruxelles, Dortmund, Francfort, Zurich, Milan, Bologne, etc).

Cependant les territoires de l'Eurorégion bénéficient d'un emplacement territorial privilégié capable d'assurer de bonnes conditions structurelles pour dépasser les deux contraintes précédentes : périphéricité et insularité. Effectivement, face à ces conditions restrictives, l'Eurorégion dispose parmi ses actifs de certaines caractéristiques structurelles qui peuvent la transformer en une nouvelle aire de développement et de centralité économique au sud de l'Europe. L'Eurorégion se structure autour de certains des corridors stratégiques les plus importants du sud du continent européen et qui présentent de bonnes perspectives à court et à moyen terme si les conditions optimales sont réunies. D'une part, le corridor de la Méditerranée intégré dans l'arc méditerranéen implique les territoires de Catalogne, du Languedoc-Roussillon français, de Iles Baléares et, indirectement, Midi-Pyrénées également. La Région de Valence, parce qu'elle est une partie active de l'Eurorégion, serait un élément crucial de ce corridor dans le cadre de l'espace euro régional. Evidemment, au-delà de sa participation « formelle » à

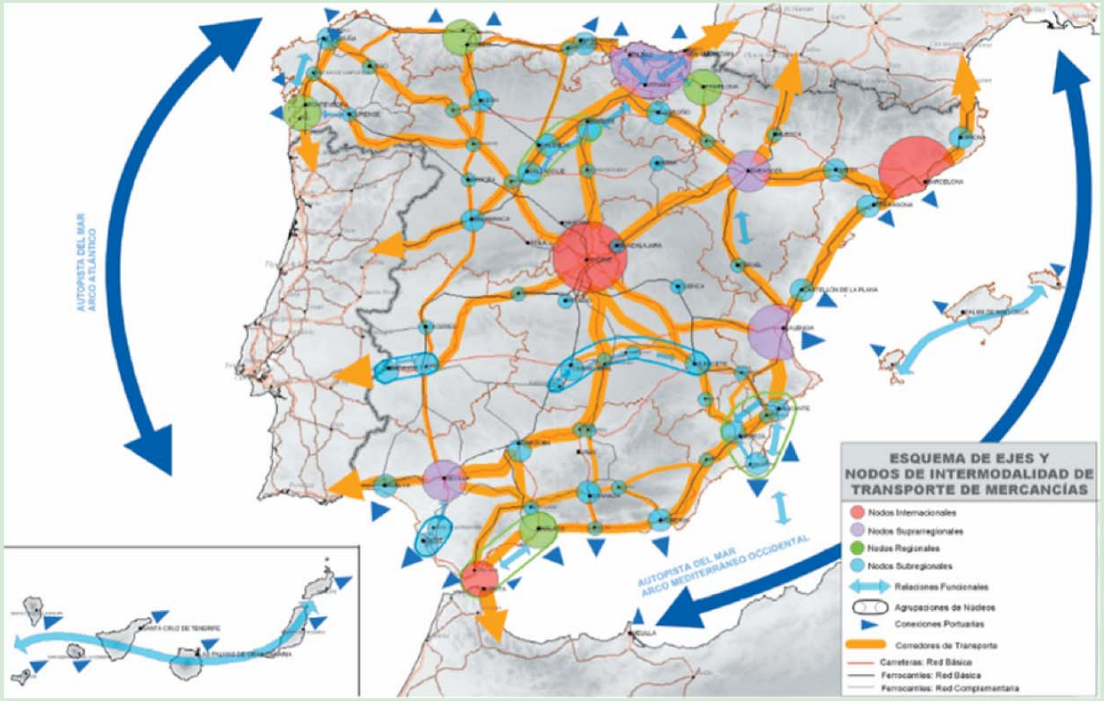
l'Eurorégion, nous pouvons affirmer que la Région de Valence est un acte privilégié de ce corridor qui s'est déjà constitué actuellement comme un des actes de développement et de création de richesses les plus importants du sud de l'Europe et qui est capable de mettre en relation les territoires du nord du Maghreb avec les zones plus développées du centre de l'Europe. Une grande part des flux de transports qui parcourent la Péninsule ibérique et qui sont acheminés vers le continent européen le font par l'intermédiaire du corridor de la méditerranée et il semble tout à fait paradoxal que la Commission européenne, à l'heure de choisir les corridors stratégiques qui font partie des réseaux transeuropéens de transports, n'ait pas accepté pour le moment de l'inclure.

Des initiatives lancées par le monde de l'entreprise, comme l'association FERRMED, tentent de valoriser le corridor de la méditerranée tout en revendiquant sa qualité de corridor stratégique pour l'économie du sud de l'Europe, mais aussi pour l'économie du reste du continent européen. Dans le cas concret de FERRMED, la principale revendication passe par la création d'un grand axe ferroviaire destiné au trafic de marchandises qui parcourra tout le corridor méditerranée depuis Algeciras jusqu'au centre et au nord de l'Europe.

L'initiative FERRMED de promotion d'un nouveau corridor ferroviaire pour le transport de marchandises. Source FERRMED (2007)

L'autre corridor qui concerne une partie structurante du corridor de l'Eurorégion est le corridor de l'Ebre qui s'enfonce dans l'intérieur de la Péninsule en suivant le cours du fleuve. Ce corridor met en relation la façade maritime méditerranéenne avec les territoires du nord de la Péninsule pour arriver jusqu'au Pays Basque. C'est l'axe qui réunit certaines des zones territoriales qui connaissent actuellement le plus fort développement des dernières années, en particulier autour de la ville de Saragosse et des territoires d'Aragon. Toutefois, traditionnellement, ce corridor s'est dédoublé à la hauteur de Saragosse en un second rameau d'activités économiques très actif et qui parcourt le territoire jusqu'au centre de la Péninsule, jusqu'à Madrid.

Le corridor de l'Ebre est passé ces derniers temps par un processus de revitalisation très lié à l'augmentation de ses activités économiques relatives au transport et à la logistique. La création de la grande plateforme logistique PLAZA a constitué un pari très ferme en faveur de ces secteurs d'activités à un emplacement géographique très stratégique situé à mi chemin entre la façade méditerranéenne et le centre de la Péninsule.



Les principaux flux de transport de marchandises dans la Péninsule avec les nœuds d'échange
Source : Plan Stratégique d'Infrastructures et de Transports, PEIT (2005)

La complémentarité entre les deux principaux corridors qui traversent l'espace eurorégional est indispensable pour articuler une bonne stratégie d'amélioration de la compétitivité des

territoires qui en font partie tout en impliquant les propres acteurs et en rapprochant les synergies propices à un développement conjoint.

L'Eurorégion et les territoires émergents de la rive sud de la Méditerranée.

L'Eurorégion peut devenir prochainement un des acteurs privilégié de la méditerranée occidentale. La situation géographique des territoires qui en font partie au sud du continent européen, mais aussi au milieu de l'arc méditerranée, favorise la création du développement de relations commerciales avec les territoires en développement de la rive sud. Les pays du Maghreb et plus spécialement le Maroc, l'Algérie et la Tunisie sont en train de devenir des acteurs économiques importants en méditerranée occidentale et l'établissement de relations commerciales avec les territoires de la rive nord sont déjà actuellement une réalité tangible et pleinement quantifiable. En 2005, pour les dix ans de la Déclaration de Barcelone, les leaders d'entreprises et les représentants des principales associations d'entreprises de la zone euroméditerranéenne eut un sommet de travail pour aborder les questions relatives à la croissance économique des pays de la zone tout en apportant une attention spéciale aux politiques de renforcement de relations économiques et commerciales sur les deux rives de la méditerranée. Les participants au sommet ont rédigé une déclaration conjointe qui reprenait les principales questions relatives à la consolidation d'un espace euroméditerranéen de croissance économique et de création de richesses. Entre autres, afin de poser ce jalon, la déclaration souligne la nécessité d'investir dans la promotion et l'exécution des infrastructures nécessaires pour améliorer l'accessibilité et la mobilité sur les deux rives de la méditerranée. On y citait tout particulièrement la promotion d'infrastructures objet de fortes revendications, comme le tunnel sous le détroit de Gibraltar ,ou de nouveaux modes de transports pour rééquilibrer le panorama actuel du transport dans la zone et pour pouvoir améliorer ostensiblement le niveau d'accessibilité aux régions de la rive sud. C'est le cas du transport maritime à courte distance ou des autoroutes de la mer.

Effectivement, les échanges commerciaux auxquels nous avons fait référence ci-dessus, ont favorisé l'apparition de transports reliant les deux côtés de la méditerranée et l'apparition, entre autres, de nouvelles connexions maritimes pour le transport de marchandises : les autoroutes de la mer précitées ou connues également sous le terme de Short Sea Shipping (transport maritime de courte distance). Le réseau aéroportuaire présent sur la façade maritime du Maghreb est très important dans les trois pays auxquels nous avons fait référence plus haut, tant en ce qui concerne les installations orientées vers l'aviation générale que celles qui sont consacrées à l'aviation commerciale. La promotion et la création de nouvelles routes mettant en communication les deux rives de la méditerranée, que ce soit pour le transport de voyageurs

comme pour le transport de marchandises, peut représenter une nouvelle opportunité pour le renforcement d'une relation commerciale qui existe déjà actuellement et qui pourra s'accroître avec une amélioration associée au niveau d'accessibilité et mobilité aérienne à la région.

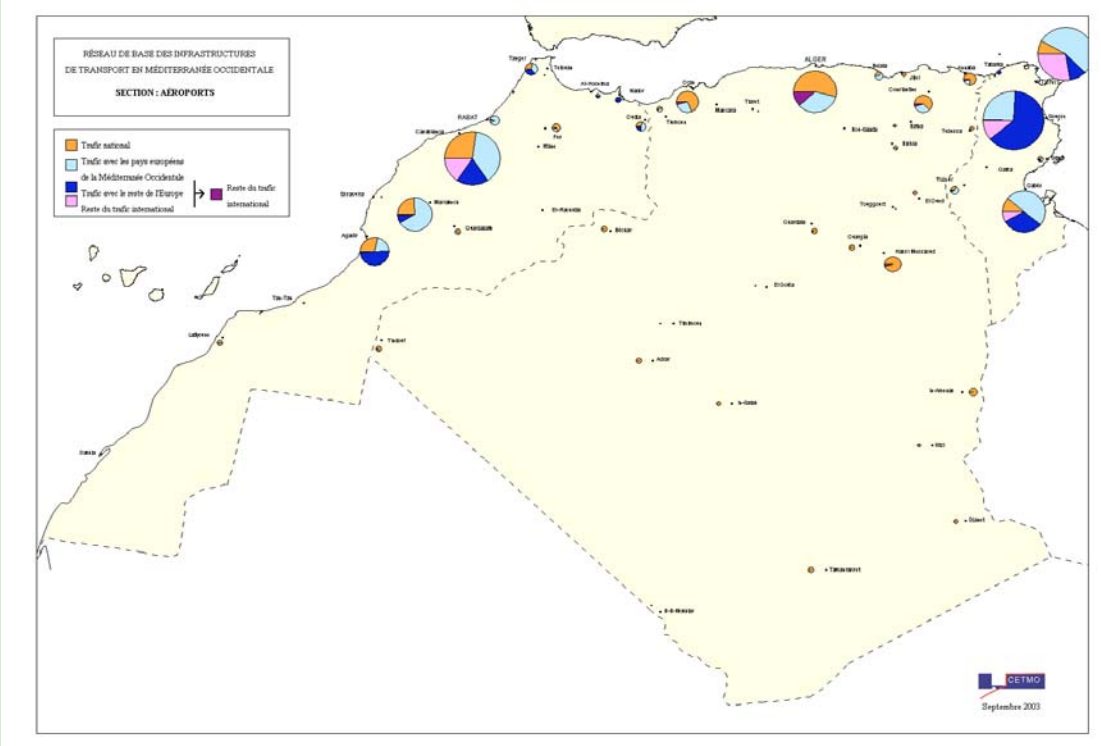
A titre d'exemple, afin d'illustrer par un graphique l'importance des échanges commerciaux existants sur les deux rives de la Méditerranée, nous reproduisons à la suite une carte qui trace certaines des routes actuellement suivies par le transport maritime de courte distance. Comme on peut le voir, ce mode de transport est tout particulièrement important dans les ports italiens qui ont mis en service un nombre considérable de nouvelles routes maritimes avec des destinations diverses mais avec une présence remarquable de ports de la rive sud. Le pari qu'ont fait la Catalogne et le reste des territoires avec façade maritime de l'Eurorégion sur ce mode de transport est encore modéré, mais tout semble indiquer que dans le futur, à court et moyen terme, il y aura un véritable développement de ce mode de transport avec nos voisins du bassin méditerranéen. La participation du Short Sea Shipping dans la création de véritables chaînes de transport multimodales est un premier pas vers le rééquilibre nécessaire entre les différents modes de transport et que le Livre Blanc de la Commission envisageait déjà en 2001.

Les autoroutes e la mer relient les ports des deux rives de la Méditerranée. Noeuds modaux de transport pour la consolidation des relations commerciales. Source : OBSERVATORIO PERMAENNTE sul TRAFFICO di CABOTAGGIO MARITIMO a CORTO RAGGIO nel MEDITERRANEO

En ce qui concerne la question objet de la présente étude, la création d'un véritable réseau aéroportuaire d'ampleur eurorégionale bien reliée au niveau interne mais aussi avec une forte projection vers l'extérieur, l'établissement de routes aériennes avec le sud émergeant, constitue une bonne opportunité pour le renforcement des relations commerciales entre les deux cotés du bassin méditerranéen que ce soit pour le transport de marchandises ou de la mobilité des personnes.

Les données dont nous disposons en ce qui concerne les mouvements tant de personnes que de marchandises et qui ont pour origine ou destination un des ports de la Méditerranée occidentale, mettent en évidence l'existence de flux réels de transport entre les deux rives et, de manière significative, entre les aéroports de la zone « Eurorégion » et les aéroports du Maghreb. La promotion de ces flux de transport, par la création de nouvelles relations commerciales et économiques, peut permettre un développement important du secteur aéroportuaire eurorégional et partant, aussi, de l'industrie aéronautique associée. Sur le graphique que nous reproduisons à la page suivante, élaboré par le centre d'étude du transport en méditerranée occidentale (CETMO), on met en évidence la destination des mouvements relatifs au transport de passagers et qui ont leur origine dans les aéroports du Maghreb.

Les trois pays considérés, Maroc, Algérie et Tunisie, présentent un trafic quantitativement très important avec les pays européens de la Méditerranée occidentale c'est-à-dire le Portugal, l'Espagne, la France et l'Italie. Cependant, comme le montre le graphique, certains aéroports ont des destinations dans les pays de la rive nord et ces destinations sont majoritaires dans le total des opérations qu'elles réalisent. C'est le cas par exemple des aéroports de Marrakech, Casablanca et Rabat en ce qui concerne le Maroc, et des aéroports de Tunis et Gabés en Tunisie. En Algérie, au contraire de ce qui se passe avec le Maroc et la Tunisie, il y a une prépondérance des destinations domestiques ou intérieures dans la majorité de ces aéroports encore que la présence de trafics avec les pays méditerranéens du la rive nord soit également tout à fait remarquable. Il est évident que le développement de l'industrie touristique dans ces pays, accompagné d'une généralisation des conditions de stabilité politique et économique, ont favorisé l'émergence de routes vers les pays du nord. Dans d'autres aéroports, comme c'est le cas de Casablanca, l'attraction touristique cohabite complètement avec les déplacements associés à l'activité d'affaires.



Les aéroports du Maghreb et leurs relations avec la rive Nord de la Méditerranée Occidentale
Source : Centre d'Etudes du transport pour la Méditerranée Occidentale, CETMO (2003)

La relation aéroportuaire entre les deux rives de la Méditerranée occidentale est une réalité, comme on a pu le vérifier, et elle existe déjà actuellement et elle peut représenter une bonne opportunité de développement économique spécialisée dans le futur dans le territoire de l'Eurorégion tout en établissant des synergies avec les pays du sud du bassin méditerranéen.

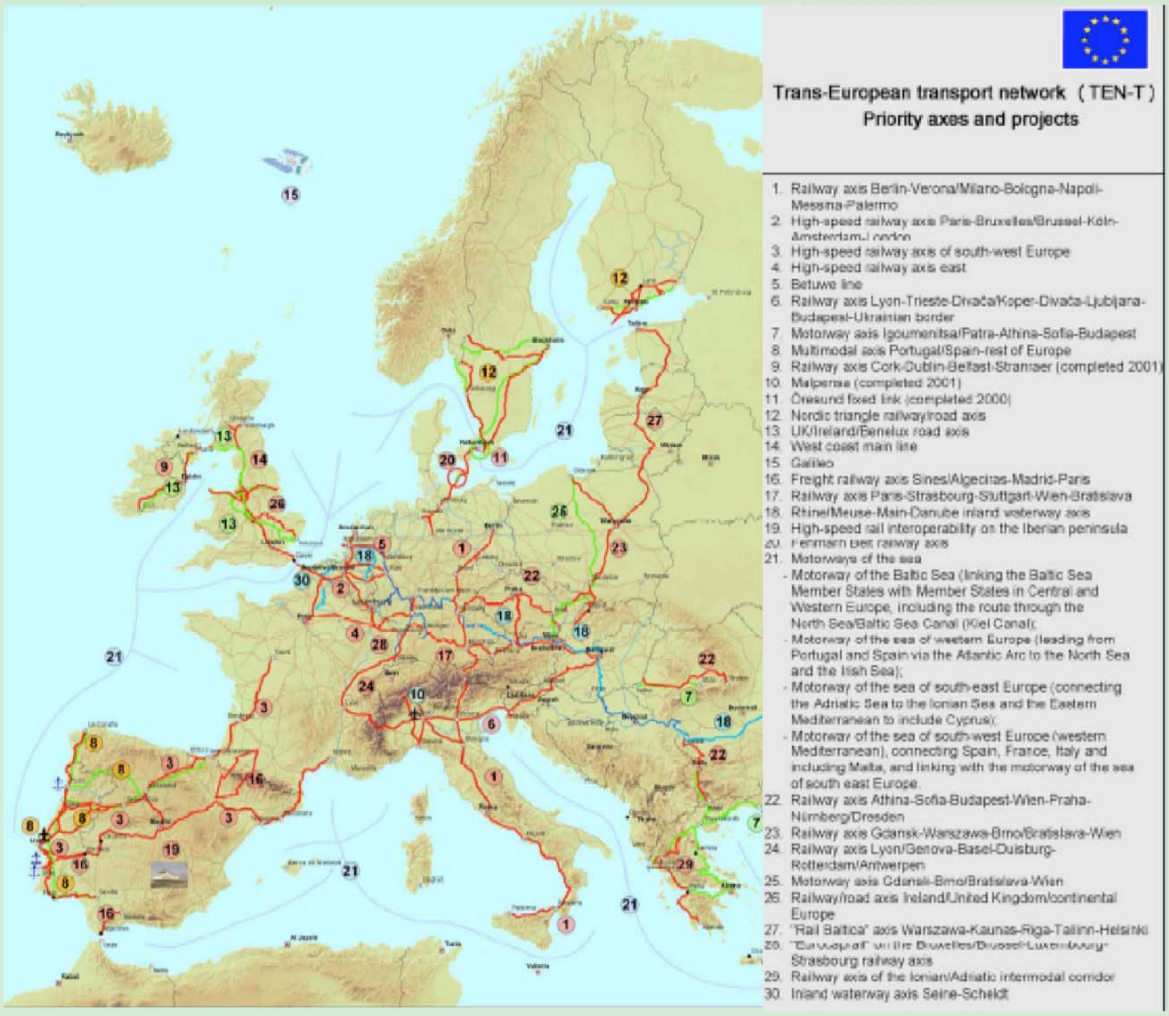
1.2. La politique d'infrastructures et de transports, une priorité pour les régions membres.

La politique de transports et d'infrastructures est un axe prioritaire de travail des membres de l'Eurorégion. Elle constitue un des domaines de travail depuis la fondation de l'Eurorégion Pyrénées Méditerranées et son intégration dans les grands objectifs de coopération interrégionale répond à la conviction que les infrastructures et les services de transports qui y sont associées sont véritablement des moteurs de développement économique pour un territoire ou un ensemble de territoires. En ce sens, les orientations de l'Eurorégion en la matière se répartissent en cinq domaines de travail spécifiques :

- **L'Eurorégion et les réseaux transeuropéens de transport.** La Commission européenne a défini les principaux axes ou corridors stratégiques de transports dans le cadre de l'Union et a établi une liste des projets prioritaires, comme c'est le cas, par exemple, de la connexion à haute vitesse entre l'Espagne et la France. Le choix d'un projet prioritaire pour l'Union suppose, entre autres, de disposer de financements européens pour son exécution. Depuis un certain temps, diverses institutions demandent à ce que soit prise en considération l'importance du corridor de la Méditerranée comme un axe stratégique qui participe activement au dynamisme économique de la Péninsule et qui met en relation le sud de la Méditerranée avec le centre de l'Europe. Une partie très significative des marchandises qui transitent vers la France le font par ce corridor et l'Union européenne, malgré des demandes de tous côtés, n'a pas encore accepté de l'inclure dans les axes prioritaires de transport.

  Tout comme l'on fait d'autres institutions et associations, l'Eurorégion veut réaliser des actions de diffusion et de promotion afin de sensibiliser les institutions européennes à l'importance de l'espace eurorégional et, par extension, du corridor de la Méditerranée. L'intégration du corridor parmi les axes prioritaires de l'Union impliquerait une véritable reconnaissance de cet axe pour ce qu'il est : une liaison formidable entre les territoires du sud de la Méditerranée et ceux du centre de l'Europe, créateur d'activités économiques et de flux de transports de part et d'autre du bassin méditerranéen.

- **Les modes de transport et leur complémentarité. La recherche de l'intermodalité.** La capacité d'interaction des modes de transports en eux, formant ce que l'on connaît sous le nom de chaînes multimodales de transport, sert de base pour atteindre l'intermodalité complète entre les différents modes, ce qui peut garantir un système de transport en porte à porte totalement intégré aussi bien pour les marchandises que les voyageurs. Ce fut l'un des grands objectifs qui avait déjà été fixé comme prioritaire par le Livre Blanc des transports (2001), qui a fait récemment l'objet d'une révision. Sous l'impulsion de programmes européens comme Marco Polo, la Commission souhaitait favoriser la complémentarité entre les modes tout en facilitant un transfert des modes plus majoritaires, en particulier la route, vers d'autres modes moins utilisés et, plus concrètement, le rail et le transport maritime à courte distance. L'intermodalité peut également participer au processus de rééquilibrage entre les différents modes tout en favorisant une meilleure répartition avec l'attrait de modes plus minoritaires. Les répercussions environnementales, avec le développement de modes moins contaminants, doivent également être prises en compte pour établir les chaînes de transport de l'avenir.



Réseaux transeuropéens de Transport. Corridors stratégiques et projets prioritaires selon l'Union européenne. Source ;: Direction Générale des Transports et de l'Energie de la Commission européenne.

L'Eurorégion continuera de promouvoir cette complémentarité nécessaire entre les différents modes de transports, tant des marchandises que des personnes, en travaillant au développement de modes de transports complémentaires à la route et en soutenant plus spécialement le développement du transport ferroviaire, maritime avec la promotion de nouvelles routes de Short Sea Shipping, et aérien avec le développement des aéroports du réseau eurorégional qui fait précisément l'objet de cette étude.

- **Les autoroutes de la mer.** Le transport maritime à courte distance, également baptisé du nom de Short Sea Shipping, est l'un des modes de transport qui a connu la plus forte croissance au cours de ces derniers temps, surtout en ce qui concerne le transport de marchandises et en complémentarité à la route. Il s'agit d'une excellente opportunité pour établir de nouvelles connexions entre les ports des deux rives de la Méditerranée et il peut favoriser le développement de véritables chaînes multimodales de transport avec la

participation de la route et du transport ferroviaire. Les ports de la zone Eurorégion, en particulier les ports de Barcelone, Tarragone et Valence, peuvent devenir de véritables promoteurs de ce mode tout en favorisant la création de nouvelles routes avec le reste de la méditerranée et en ayant le regard fixé sur la rive sud.

- **Eurorégion et aéroports.** Le territoire de l'Eurorégion regroupe cinq régions qui possèdent un réseau aéroportuaire solide, consacré autant à l'aviation commerciale qu'à l'aviation générale. L'analyse détaillée du réseau consacré à l'aviation commerciale et de l'activité de ce segment de l'aviation civile dans les aéroports de l'Eurorégion est une priorité indiscutable pour une région membre, tout en évaluant la possibilité réelle de développement de nouvelles routes aériennes au niveau interne mais également vers l'extérieur, au-delà de domaine territorial de l'Eurorégion. L'Eurorégion compte un groupe de 19 aéroports représentatifs des divers territoires et avec des caractéristiques différentes, tant en ce qui concerne la morphologie des installations que le type et le nombre d'opérations qu'ils enregistrent.

  Le segment de l'aviation générale, très présent surtout en France, peut avoir une grande importance dans un futur à court et moyen terme, surtout dans une perspective économique, du point de vue de la création de nouveaux segments d'affaires, qui commencent tout juste à devenir réalité actuellement. La grande révolution technologique que connaît l'aviation générale favorise la création d'entreprises spécialisées dans la prestation de nouveaux services, comme actuellement les services d'aérotaxi ou d'aviation corporative à bas coûts. L'aviation générale est un segment peu connu de la population générale et les possibilités de développement économique qu'elle peut offrir représentent une petite évolution dans le monde de l'aviation civile.

- **Pour une plateforme logistique Eurorégion.** Les territoires de l'Eurorégion, en plein milieu de la Méditerranée occidentale, constituent une magnifique porte d'entrée des marchandises en Europe. La Catalogne aspire à devenir la porte du sud de l'Europe pour les marchandises de diverses provenances internationales et plus spécialement pour les marchandises d'origine asiatique. Il faut avoir présent à l'esprit le fait que, en ce moment, sur tout le volume de marchandises transportées depuis l'Asie par le Canal de Suez, seuls 24 % pénètrent sur le continent européen par les ports de la Méditerranée. La majeure partie passe par les enclaves portuaires du nord de l'Europe et, plus spécialement, les ports de Rotterdam, Hambourg et Anvers. L'Eurorégion, grâce aux ports de sa façade maritime, peut devenir une véritable alternative pour l'acheminement des marchandises en provenance du continent asiatique. Le pari, fait par l'Aragon, de l'activité logistique comme auteur de

développement économique, avec la création de la grande plateforme logistique PLAZA, peut être complété par le système de plateformes logistiques, de moindre capacité mais réparties sur tout le territoire, que le gouvernement de la Généralitat est en train de promouvoir par le biais de l'entreprise publique CIMALSA et avec le plan que celle-ci développe, plan fondé sur la création de centres logistiques sur tout le territoire.

Les ports de l'arc méditerranéen comparés à ceux du Nord de l'Europe. Trafic de conteneurs pour l'année 2003

2. Le transport aérien dans le cadre de l'Union européenne.

Le transport aérien connaît une double réalité dans le cadre de l'Union européenne. D'une part, en ce qui concerne le transport de voyageurs, c'est un mode de plus en plus utilisé par les européens et les prévisions faites par la Commission à l'horizon 2020, par rapport aux autres modes de transports, place l'aérien devant des modes comme le rail, le métro ou le tramway et le transport de voyageurs par autocars. En fait, depuis l'année 2000, le transport aérien est le seul mode, en ce qui concerne le transport de voyageurs, à connaître une croissance notable du nombre de passagers. Le seul mode à avoir augmenté également sa quote-part, en dehors de l'aérien, est le transport en véhicules privés. Le reste des modes de transport, selon les prévisions de la Commission, aspirent à maintenir leur cotât de voyageurs dans le meilleur des cas.

Dans le cas du transport de marchandises, le panorama dessiné par les prévisions de la Commission est radicalement différent. Partant d'un scénario initial où le transport de marchandises par mode aérien représente une quote-part très faible par rapport à d'autres modes, les prévisions faites dans la Commission enregistre clairement une consolidation de la route comme mode majoritaire de mode de transport des marchandises, mais suivi de très près par le transport maritime qui connaît une certaine renaissance avec l'apparition des nouvelles variétés de ce mode : le Short Sea Shipping ou autoroutes de la mer. Le grand pari de la Commission de parvenir à un rééquilibre du panorama européen du transport, la promotion du rail comme mode alternatif à la route, n'est jamais devenu réalité. En fait les prévisions situent le rail clairement en arrière en ce qui concerne le transport de marchandises et à l'horizon 2020, selon les prévisions de la Commission, le transport aérien de marchandises restera encore très minoritaire par rapport au reste des modes de transports.

Le Livre Blanc du Transport (2001) fixait une directive claire en ce qui concerne la politique aéroportuaire de l'Union : rendre viable la grande croissance que connaissait déjà à l'époque le transport aérien avec la gestion de l'espace aérien et des aéroports et sans perdre de vue la préservation de l'environnement. Des objectifs difficiles à remplir étant donné l'évolution de ce mode de transport au cours des dernières années et surtout après l'irruption en force des compagnies aériennes à bas coûts sur la scène européenne. La création d'un espace aérien propre à l'Union, connue sous le nom de Ciel Unique Européen, a été dès le début un des grands défis que la Commission a relevé avec force et celui qui a généré le plus de difficultés. Dans la révision du Livre Blanc qui a été réalisé en l'an 2006, l'obtention du Ciel Unique Européen reste une des priorités à atteindre avec une définition complète du cadre réglementaire qui lui sera associé. D'autre part, il y a les relations de l'U E avec les Etats Unis, qui se sont concrétisés

sous forme d'un accord de Ciel Unique entre les deux pays. Cet accord entre l'Union Européenne et les Etats Unis suppose, à des fins pratiques, le droit pour toute compagnie européenne ou américaine à voler sur n'importe quelle route entre n'importe quelle ville européenne et n'importe quelle ville américaine. Antérieurement, les accords avaient tendance à limiter, par exemple, les vols des compagnies espagnoles vers les Etats Unis depuis les pays tiers, même de l'Union Européenne. Les compagnies américaines n'obtiennent également le droit de voler entre n'importe quelle ville à l'intérieur de l'Union Européenne (ouvrant la porte à des vols triangulaires) et le droit des compagnies européennes à voler entre les Etats Unis et les villes européennes en dehors de l'Union Européenne, comme actuellement des villes suisses ou norvégiennes.

La Commission Européenne a eu un rôle actif à la négociation de ce traité étant donné qu'il s'agit d'un traité bilatéral entre l'Union Européenne et les Etats Unis, en lieu et place de la multiplicité de traités qui existaient préalablement entre les divers pays de l'Union Européenne et les Etats Unis. Le traité entrera en vigueur en mars 2008.

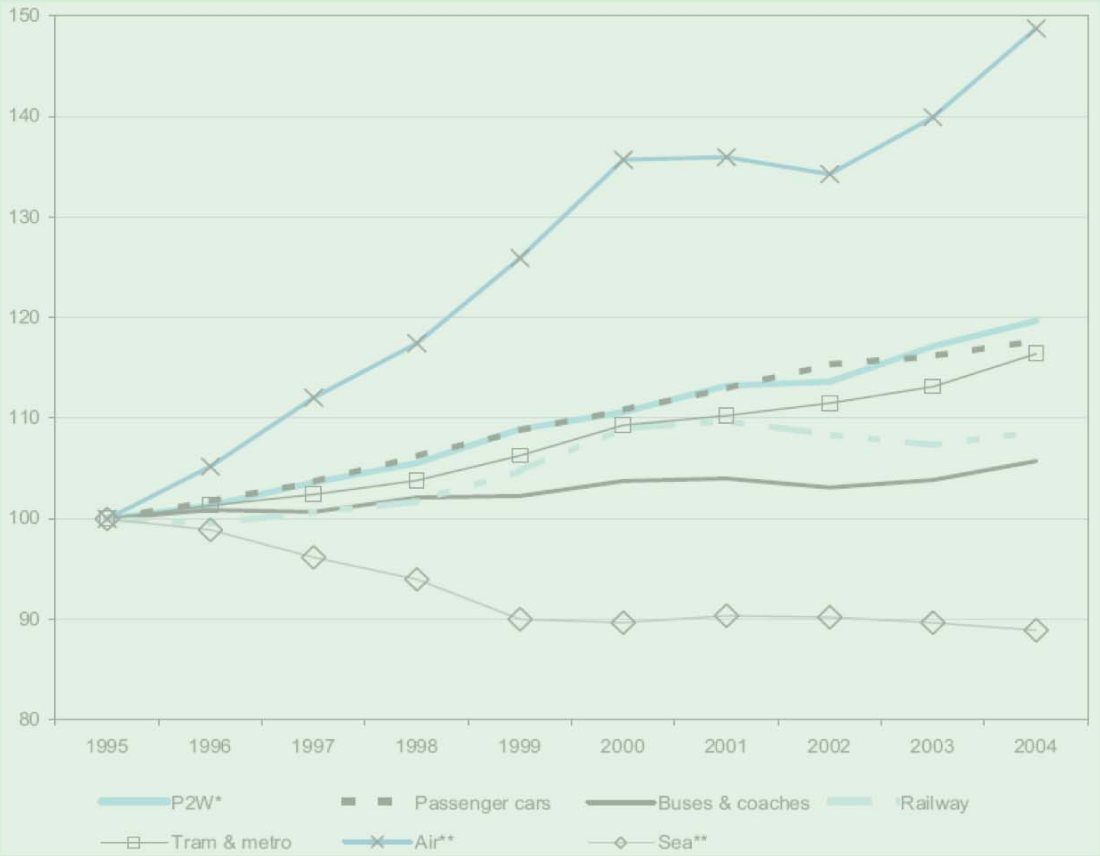
2.1. Tendances et lignes directrices de la politique européenne de transport aérien. Le Livre Blanc (2001) et la révision de 2006.

La politique européenne de transport aérien a toute une liste d'objectifs stratégiques, recueillis pour la première fois de manière conjointe dans le Livre Blanc de 2001, et mise à jour lors de la dernière révision qui a été réalisée de ce document au cours de l'année 2006. La création du Ciel Unique Européen à laquelle nous nous sommes référé précédemment est l'un des grands projets qui a concentré l'attention de la Commission pendant longtemps et, de fait, c'est un objectif qui est encore totalement en vigueur : sa réglementation complète, d'une part, et la modernisation des infrastructures de control du transit aérien dans le cadre de l'Union concentre désormais les efforts des autorités communautaires. Les points suivants décrivent en détail les différentes initiatives engagées par la Commission en matière de politique de transport aérien du continent.

Qu'est ce que le Ciel Unique Européen ?

La grande croissance du transport aérien de passagers que l'on a connue ces derniers temps, avec la libéralisation du secteur et l'apparition décidée des compagnies à bas coûts, a généré une situation de saturation réelle de l'espace aérien européen et de ses aéroports. La gestion de la forte croissance de vols n'a pas été résolue de manière satisfaisante par les différentes autorités

nationales et, souvent, ce fait a été mis en évidence par l'apparition de retards importants et un manque clair de coordination entre les différents gestionnaires. Le manque d'interopérabilité entre les différents gestionnaires des espaces aériens nationaux rend plus difficile la gestion commune des mouvements des aéronefs et cela a eu une incidence, plus ou moins forte, sur les conditions de sécurité du système aéroportuaire européen et les prestations qu'il peut garantir.



Croissance du transporta aérien en nombre de voyageurs de 1995 à 2004, en relation avec le reste des modes de transport

Source : Commission européenne

Comme conséquence de tout cela, on a vu surgir avec force l'idée de construire un espace aérien européen unifié et gérer globalement de manière conjointe, par le biais d'un système de gestion du trafic aérien commun à tout le continent. C'est ainsi qu'est né le concept de Ciel Unique Européen mais la voie vers l'obtention du Ciel Unique n'est pas facile et nombreuses ont été les phases préalables qu'il a fallu : le cadre législatif portant création du Ciel Unique (règlement (CE) 549/2004) et fixant les principaux objectifs à atteindre a été adopté en 2004 :

- Renforcer les normes de sécurité et améliorer l'efficacité globale du transit aérien dans l'Union Européenne.

- Augmenter la capacité de réponse du système aéroportuaire européen aux demandes de tous les usagers tant civils que militaires.

- Réduire de manière significative les retards liés à la congestion de l'espace aérien et des aéroports européens.

- Définir avec précision le cadre normatif lié au développement et à la réglementation du Ciel Unique Européen dans les différents aspects qui lui sont associés.

Des objectifs qui précèdent dérivent toute une liste de règlements spécifiques qui abordent, une par une, les différentes questions liées à la création du Ciel Unique et dont nous reproduisons ci après les plus significatifs en raison de leur importance en vue de cet objectif :

- Règlement (CE) 550/2004, relatif à la prestation de service de navigation aérienne dans le Ciel Unique Européen.

- Règlement (CE) 551/2004, relatif à l'organisation et à l'utilisation des espaces aériens du Ciel Unique Européen.

- Règlement (CE) 552/2004, relatif à l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

Malgré tous les efforts réalisés en vue de l'obtention d'un espace aérien européen unique, le processus est toujours en cours et, à la fin de 2006 il a été décidé de créer un groupe de haut niveau pour Reussir à lui donner une impulsion définitive. Le but de ce groupe de travail, créé formellement en septembre 2006, était de conseiller la Commission européenne sur les questions relatives à la régulation du système aéroportuaire européen. En ce sens, le groupe de travail a tenté d'intégrer tous les acteurs impliqués dans la politique aéroportuaire de l'Union et il a invité à participer des représentants des Etats membres, des usagers du transport aérien, des opérateurs prestataires de services, du réseau aéroportuaire et de l'industrie aéronautique. Ont également été invités à intégrer ce groupe les organisations Eurocontrol et l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne.

Les premiers travaux réalisés par ce groupe ont pris la forme d'un ensemble de recommandations adressées à la Commission et présenté en juillet 2007. En résumé, ces recommandations se réfèrent aux questions suivantes :

- L'Union Européenne, par l'intermédiaire de l'organisme Eurocontrol, doit devenir l'unique organisme responsable de la régulation de l'espace aérien européen tout en remédiant à la fragmentation excessive qui existe encore actuellement. Il a été proposé la création d'un Coordinateur européen du Système d'Aviation, chargé de promouvoir les actions de régulation nécessaires.

- Impliquer les secteurs industriels des domaines aéroportuaires et aéronautiques dans les processus de réglementation en cours.

- Promouvoir des mesures de simplification des processus de régulation tout en rationalisant la législation existante.

- Accélérer le processus de mise en place du Ciel Unique Européen sous la houlette de la Commission Européenne.

- Coordonner la capacité du réseau aéroportuaire européen. Demander aux Etats membres de s'impliquer dans la définition de stratégie pour une meilleure coordination conjointe de la capacité des aéroports.

- Faire de l'Agence européenne de sécurité aérienne le gestionnaire unique de la sécurité aérienne dans le cadre de l'Union.

- Développer les stratégies conjointes dans le cadre de l'Union, pour la préservation de l'environnement.

Sécurité aérienne

La garantie d'un niveau optimal de sécurité dans le transport aérien a été l'une des priorités principales de la Commission dans la droite ligne de ce qui s'était produit au niveau international. Après les attentats terroristes de 2001 contre les tours jumelles de New York, la préservation de la sécurité est devenue une priorité claire de la politique aéroportuaire, tant aux Etats Unis que sur le continent européen. En ce sens, en 2002, la Commission a donné son feu vert à la création de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) et a établi les normes communes relatives à la sécurité aérienne dans le cadre de l'Union. Par la suite, une année plus tard, elle a approuvé le règlement qui a établi avec précision les mesures concrètes pour l'application des normes communes de sécurité aérienne.

Les normes de protection prévues couvrent, entre autres, la sécurité des aéroports, des avions, des passagers, des équipages de cabines et de la soute de l'avion ainsi que le courrier des marchandises et la formation spécialisée du personnel. Cette législation établit l'obligation pour les Etats d'adopter des plans nationaux de sécurité de contrôle de la qualité des services fournis.

La liste noire des compagnies

En vue d'améliorer les conditions de sécurité du système aéroportuaire européen, la Commission européenne publiée en décembre 2005 une réglementation spécifique en matière de sécurité aérienne associée aux opérateurs de transport, c'est-à-dire les compagnies aériennes. Cette règlementation a approuvé la création d'une liste des compagnies qui, pour des motifs de sécurité, ne pouvaient opérer dans les aéroports de l'Union. Les Etats membres, en prenant soigneusement en considération les normes communes de sécurité, ont la responsabilité de communiquer à la Commission les noms des compagnies aériennes qu'ils ont interdit d'opération sur les aéroports de leur territoire et c'est finalement la Commission qui décide d'imposer ou non l'interdiction aux compagnies affectées.

La première liste noire a vu le jour le 22 mars 2006 et elle impliquait l'interdiction d'opérer sur les aéroports de l'Union pour un ensemble de 92 compagnies aériennes. Parallèlement à cette interdiction, la Commission accordait aux compagnies concernées la possibilité de donner leur avis sur la décision et d'étudier des mesures en vue d'améliorer leur condition de sécurité par rapport aux critères en vigueur dans le cadre de l'Union. La liste est régulièrement révisée par les autorités européennes afin d'en actualiser le contenu et, pour le moment, tous les opérateurs qui figurent sur la dite liste se situent hors du domaine communautaire. En ce qui concerne les droits des passagers, cette interdiction se traduit par la possibilité d'obtenir une compensation ou de changer d'opérateur si l'interdiction devenait effective après qu'un passager a fait la réservation du vol.

Droit des passagers

La préoccupation du respect des droits des passagers a été ces derniers temps un cheval de bataille de la Commission en matière de réglementation du transport dans le cadre de l'Union. La définition précise des droits du passager pour l'ensemble des territoires de l'Union a été développé récemment en s'inspirant des nouvelles tendances relatives à la qualité en matière de prestation des services de transport. En ce sens, tout comme pour d'autres modes de

transport, il s'est produit un changement significatif dans la manière dont sont perçus les usagers du transport aérien, qui deviennent de plus en plus des clients d'un service fourni par des opérateurs, et, par conséquent, peuvent exiger le respect de norme de qualité lié au service offert. De nombreux services de transport, surtout dans le transport terrestre de passagers, mettent en œuvre des processus concrets en vue d'améliorer la qualité du service. Dans tous les cas, il y a un élément commun : l'application des normes de qualité visée par la norme européenne EN-UNE 13.816, qui est la première norme caractérisant de manière précise le niveau de qualité dans les services de transport.

Dans les transports aériens, la Commission européenne a engagé en 2004, une amélioration substantielle des droits des passagers avec la promulgation du règlement (CE) 261/2004. Cette nouvelle réglementation généralisait et uniformisait toute une liste de droits pour les clients des vols charters et nationaux, comprenant également ceux qui avaient comme destination des aéroports situés hors de l'Union mais qui utilisaient les services de compagnies aériennes ayant leur siège sur le territoire de la Communauté Européenne. Conceptuellement, ce règlement établit la responsabilité de l'opérateur aérien sur le transport du voyageur et son équipage.

Le réseau aéroportuaire de l'Eurorégion, comme partie intégrante de la réalité aéroportuaire de l'Eurégion, est également soumis aux directives et règlements fixés par la Commission en la matière et, partant, les installations présentes dans les régions membres devront remplir les dispositions établies à cet égard.

2.2. L'aviation commerciale et l'aviation générale, les deux segments complémentaires de l'aviation civile.

Quand on parle de l'aviation civile et des segments de l'activité économique qui y sont associés, on a l'habitude de faire une distinction claire entre deux branches d'activités. D'une part, l'aviation commerciale, qui est la plus connue au sein de l'aviation civile et qui regroupe l'ensemble des compagnies aériennes qui opèrent sur nos aéroports en offrant des services de lignes régulières ou de vols charters. D'autre part, l'aviation civile a également une branche d'activités très importantes connues sous le nom générique d'aviation générale et qui se réfère, en gros, à toutes les activités réalisées par les aéronefs non intégrés au sein d'une compagnie de vols réguliers charters et qui peuvent être très variés : vols sportifs, touristiques, aviation corporative et services d'aérotaxis, travaux aériens et de services à la communauté… Mais le domaine d'activités d'aviation générale se réfère également à d'autres activités économiques

très importantes et particulièrement présentes sur certains aérodromes du réseau aéroportuaire catalan et dans le cadre de l'Eurorégion : c'est le cas de la formation spécialisée des pilotes et des équipages qui devient le véritable vivier de professionnels pour les compagnies aériennes opèrant sur les lignes régulières, mais aussi tout un segment d'activités économiques liés à la maintenance des aéronefs et leurs composants.

Bien que l'aviation commerciale soit le segment le plus connu de l'aviation civile et celui qui ait connu la plus grande croissance au cours des dernières années grâce à la libéralisation du secteur et l'entrée en force des compagnies à bas coûts, l'autre segment d'activité, celui de l'aviation générale, connaît actuellement une étape de « renaissance » très liée à la grande révolution technologique que le secteur est en train de vivre. L'apparition d'une nouvelle typologie d'aéronefs, connue sous le nom de Very Light Jets, a permis la création de nouveaux modèles d'affaires fondée sur la prestation de services d'aérotaxi et qui ont été baptisés sous le nom d'aviation corporative à bas coûts. Il semble donc que le concept de bas coûts soit devenu un segment de l'aviation civile qui avait été traditionnellement associé à une finalité plutôt ludique ou a un type de service à caractère plus élitique comme c'est le cas de l'aviation corporative traditionnelle.

Quoiqu'il en soit, l'aviation générale est cependant une activité peu connue du public en général et la pédagogie et la promotion autour de cette activité économique est une tache qu'il conviendra de mener à terme en profondeur afin de favoriser son développement dans le réseau aéroportuaire catalan et de l'Eurorégion. Il faut savoir que l'aviation générale est très présente dans les aéroports et aérodromes de nos régions et que de nombreux groupes d'installations aéroportuaires consacrent principalement leurs activités à cette branche de l'aviation civile. Cela est une réalité contrastée en Catalogne et surtout dans notre pays voisin la France où l'aviation générale est une activité de longue tradition et de forte implantation sur tout le territoire.

L'aviation générale représente environ 45 % du volume de passagers transportés au niveau mondial par l'aviation civile (sources : OACI) et, selon les chiffres fournis par l'AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association), elle représentait en 2002 environ 31.910 aéronefs opérationnels et près de 30.000 aéroports et aérodromes en fonctionnement au niveau mondiale. L'AOPA évaluée à 1.047.073 le nombre de pilotes disposant d'une licence de vols et à environ 48.700.000 les vols réalisés avec un total de 30.800.000 heures de vol. Par comparaison avec l'aviation commerciale plus connue, les chiffres sont nettement supérieurs en nombre de vols (12.600.000 pour l'aviation commerciale) mais également en heures (21.000.000 pour l'aviation commerciale).

En conséquence, l'importance de ce secteur de l'aviation civile ne fait aucun doute et les chiffres parlent d'eux-mêmes : 79,4 % des vols (2002) et 59,5% des heures de vols totales (2002). La présence territoriale de l'aviation générale est très étendue dans d'autres pays du monde et revêt une signification particulière de l'autre côté de l'atlantique, aux Etats Unis. Dans l'Union européenne, bien que l'aviation générale n'ait pas atteint les niveaux de développement qui existent aux Etats Unis, il y a des pays qui ont historiquement favorisé le développement de cette activité avec une présence significative d'aéroports et d'aérodromes répartis sur leur territoire et une activité économique consolidée associée aux activités de transport. Ainsi, pour que nous puissions nous faire une idée approximative de ce que représente l'aviation générale dans d'autres régions européennes nous reproduisons à la suite les données représentatives à certains pays proches et une comparaison avec la situation du secteur en Espagne, toujours selon les données recueillies de l'AOPA :

Royaume Uni. Le nombre d'aéronefs de l'aviation générale se chiffre à quelque 10.000 au Royaume Uni et le nombre d'aérodromes se situe aux alentours de 500, dont 140 sont publics et 350 privés. Ce secteur a généré 180.000 postes de travail au royaume Uni et enregistre annuellement des revenus de 1.400.000.000 de livres. Il existe plus de 100 opérateurs d'aérotaxis dans le pays qui fournissent des services de transports de passagers mais également de courriers nocturnes et de petits colis.

Allemagne. Ce pays a recensé 18.800 aéronefs consacrés à l'aviation générale et un total de 700 aéroports et aérodromes ouverts à cette activité. L'industrie allemande associée au secteur génère un volume d'activités évalué à 350 millions d'euros par an.

Suède. Le parc d'aéronefs s'élève à 1.800 appareils et le nombre d'aéroports et aérodromes se situe aux alentours de 210.

Suisse. Ce pays enregistre un nombre fort élevé d'aéronefs (quelque 3.400) et d'aérodromes qui servent de bases d'opérations (100). Il faut tenir compte du fait que la Suisse est le siège de la compagnie de construction d'aéronefs Pilatus, dont un pourcentage très élevé (63,4%) de la production est consacré au dessin, à la construction et à la vente d'appareils pour l'aviation générale.

Belgique. La Belgique est un pays qui, bien qu'ayant une superficie territoriale bien inférieure à l'Espagne, présente des chiffres très similaires à ceux de notre pays : 2.000 aéronefs consacrés à l'aviation générale et 60 aéroports et aérodromes compatibles avec ce secteur.

L'aviation générale est particulièrement importante en France et constitue véritablement une activité économique de grande importance dans le cadre de l'aviation civile. Un total de 805 installations, dont 411 sont de propriété privée, composent le paysage de l'aviation générale ou l'on estime à plus de 400 les aéronefs consacrés exclusivement à l'aviation corporative et d'affaires. Il ne faut pas oublier que la France accueille le principal aéroport européen consacré à cette activité, l'aéroport du Bourget et on estime que, chaque jour, se sont 430 opérations liées à l'aviation corporative et d'affaires qui sont réalisées (Direction générale de l'Aviation Civile). Mais l'aviation générale est également très présente dans toutes les zones de l'activité qui lui sont associées. Ainsi, par exemple la France accueille jusqu'à un total de 583 aéroclubs consacrés à l'aviation de loisir et, toujours selon les autorités responsables de l'aviation civile française, chiffre à 45.000 le nombre de pilotes privés et aux alentours de 2500 celui des instructeurs qui se consacrent à la formation.

En ce qui concerne l'Etat espagnol, la situation est très différente de celles de pays comme le Royaume Uni ou l'Allemagne et se rapproche plus des chiffres de la Belgique, bien qu'il s'agisse de réalités territoriales très différentes situées à des latitudes également différentes et avec des climatologies également très contrastées. En résumé, l'Espagne dispose de 80 aéroports et aérodromes ouverts aux activités de l'aviation générale et l'on estime à 2.000 le nombre d'aéronefs enregistrés à ces effets. Au cours des dernières années, dans notre pays, on a observé un développement remarquable des compagnies qui se consacrent au service d'aérotaxis encore qu'il se situe très au-dessous de pays comme le Royaume Uni et que le véritable boom de ces entreprises ne se soit pas encore produit. Le secteur de l'aviation générale espagnol a enregistré un chiffre d'affaires de 78.4 millions d'euros en 2003, ce qui représente une augmentation de 26 % par rapport aux deux derniers exercices. En ce qui concerne le transport de voyageurs, les principaux opérateurs ont enregistré un total de 19.492 personnes transportées (2003) soit une augmentation de 2.000 voyageurs de plus par rapport à l'exercice précédent. Les heures de vols en 2003 se situaient aux alentours de 13.000 et ont augmenté de 50% par rapport à l'année précédente.

	Facturació 2003	Viatgers 2003	Hores de vol 2003
Aeropublic	400.000	914	1.400
Audeli	5.000.000	2.936	1.244
BKS Air	4.800.000	3.145	1.657
Executive Airlines	5.000.000	n/d	1.271
Gestair	40.100.000	12.497	7.322

Chiffre d'affaires et nombre de voyageurs des principales compagnies d'aérotaxi qui opèrent dans notre pays
Source : Elaboration propre à partir des données de l'AENA

Les données relatives au segment de l'aviation régionale sont, comme nous avons pu le vérifier, très révélatrices et mettent en exergue l'importance d'un secteur d'activités économiques, intégrés dans l'aviation civile, de longues traditions dans nos aéroports et aérodromes, mais également dans les installations présentes sur tout le territoire de l'Eurorégion.

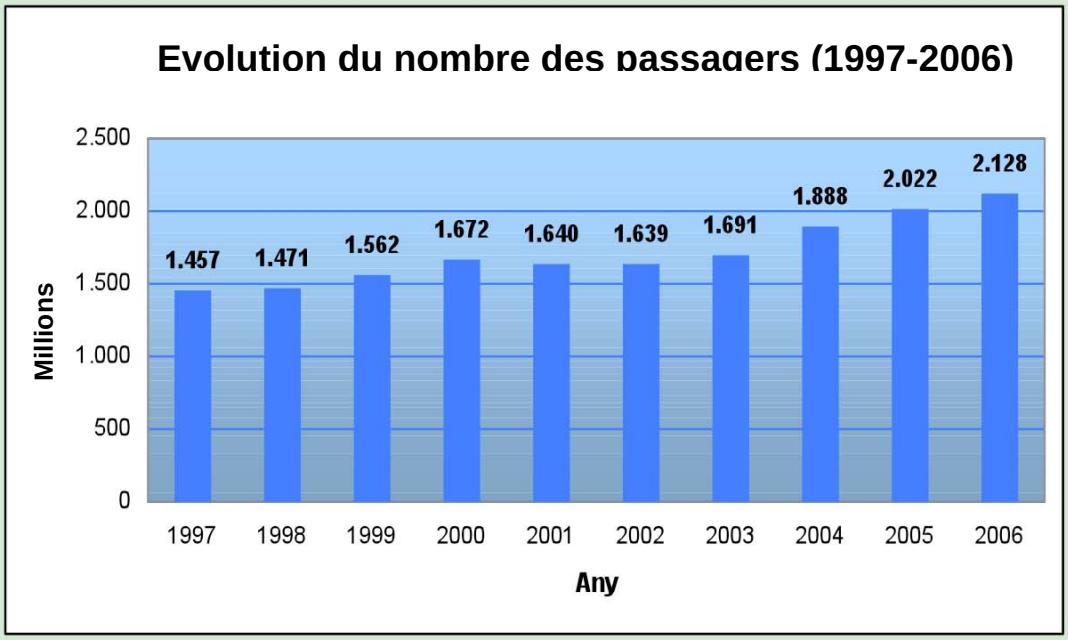
Mais l'activité aéroportuaire présente sur l'espace eurorégional est fortement marquée actuellement par l'importance, en nombre de voyageurs transportés mais également en ce qui concerne le chiffres d'affaires, des compagnies aériennes régulières opèrent sur les aéroports commerciaux de l'Eurorégion avec une offre importante de destinations, de vols et de fréquences, s'adressant à un public de plus en plus nombreux et de plus en plus accoutumé à prendre l'avion pour ses déplacements à moyennes et longues distances. Comme nous avons pu l'observer au cours de l'enquête, le transport de charges par des moyens aériens est moins important, surtout si on le compare avec d'autres moyens de transport et plus particulièrement avec le transport de marchandises par route, largement majoritaire en Catalogne et dans l'Eurorégion.

Au cours des 10 dernières années l'aviation commerciale a connu une forte croissance, passant de 1.457 millions de passagers au niveau mondial en 1997 à plus de 2.100 millions actuellement au cours de l'année 2006. Cela représente une augmentation annuelle de 6,7% du trafic mondial de passagers (OACI, 2007). Ce fait est encore plus marquant si l'on tient compte de la baisse de trafic mondial de passagers que le secteur a connu après les attentats du 11 septembre 2001.

Année	Passagers (millions)	% Croissance
1997	1.457	4,70%
1998	1.471	1,00%
1999	1.562	6,20%
2000	1.672	7,00%
2001	1.640	-1,90%
2002	1.639	-0,10%
2003	1.691	3,20%
2004	1.888	11,60%
2005	2.022	7,10%
2006	2.128	5,20%

Source : élaboration propre à partir de données de l'OACI (2007)

En ce qui concerne la charge aérienne, au cours de l'année 2006, et en tenant compte de la double comptabilité des données disponibles, selon l'OACI, ce sont 85,6 millions de tonnes de charges qui ont été transportées par le mode aérien (OACI, 2007), soit une augmentation de 2,6 % par rapport à l'année précédente. D'après les estimations du secteur, le nombre de tonnes de charges aériennes va tripler au cours des 20 prochaines années (Airbus, 2007).



Variation du nombre de passagers a l'aviation commerciale à l'échelle mondiale.

Source : élaboration propre à partir des données de l'ICAO (2007)

Le nombre total de tonnes transportées par voies aériennes est très inférieur à la charge transportée par les autres modes. Cependant, il convient de constater la valeur élevée des marchandises aériennes par rapport aux autres modes, sachant que ce sont généralement des produits de luxe ou des produits périssables de grande valeur (AEAT, 2006 ; Eurostat, 2007). Comme on pourrait le supposer, de la même manière que le nombre de passagers et de charges, le mouvement d'aéronefs commerciaux a également augmenté de manière significative au cours des dernières années dépassant actuellement 63 millions de mouvements au niveau mondial. La tendance à la croissance est plus réduite que dans le cas du nombre de passagers ou de tonnes de charges ce qui suggère une plus forte utilisation d'avions de grand capacité ou une augmentation au niveau d'occupation des aéronefs (Airline Business, 2007 ; Eurostat, « Statistics in Focus # 126 », 2007).

Région	Charge aérienne 2006 (millions tonnes métriques)	% augmentation 2005
Afrique	1,8	12,80%
Moyen Orient	3,7	9,50%
Asie / Pacifique	27,6	5,70%
Europe	16,4	4,00%
Amérique Latine et Caraïbes	4,3	1,50%
Amèrica del Nord	31,8	1,00%
Total	**85,6**	**2,60%**

Charge aérienne par région (2206 vs 2005

Les prévisions pour les prochaines années décrivent une légère décélération des taux de croissance en passagers et en charges, situant la croissance aux alentours de 5,6 % pour les passagers et de près de 6, 3 % pour la charge aérienne (OACI, 2007). Ces chiffres, bien que plus faibles que les marges actuelles de croissance pour les passagers, implique que d'ici 2025 le trafic de charges et de passagers aura doublé au niveau mondial ACI, 2007 ; Airbus, 2007 ; OACI, 2007).

Les révolutions technologiques dans l'industrie, avec de nouvelles composantes et des dessins plus efficaces, ainsi que l'apparition de nouveaux modèles d'affaires dans le monde de l'aviation commerciale, a facilité cette expansion sans précédent.

L'aviation commerciale dans le cadre de l'Union.

L'Europe n'est pas étrangère à cette croissance. En 2006, dans l'Union européenne, il y avait plus de 30.000 mouvements par jour (UE Flying, together, 2007), alors qu'en 2000 ce nombre ne dépassait pas 25.000 mouvements. La croissance du trafic dans les aéroports de l'Union européenne a quintuplé depuis 1970 et « il faut s'attendre à un doublement de nombre de mouvements et de passagers tous les 10 ou 14 ans » (UE Livre Blanc du transport, 2001).

Top 10 des aéroports par paires au sein de l'EU-27 en 2006

Rang	Paire d'aéroports		Passagers transportés (milliers)	Croissance 2005-2006	Nombre de vols (milliers)	Croissance 2005-2006	Ratio d'occupation
1	Madrid (MAD)	Barcelona (BCN)	4.442	3,9%	45,1	0,4%	63,3%
2	Roma (FCO)	Milà (LIN)	2.387	-1,3%	26,4	1,5%	60,1%
3	París (ORY)	Tolosa-Blagnac (TLS)	2.351	1,0%	18,9	-1,0%	:
4	París (ORY)	Niça (NCE)	2.319	2,5%	17,3	0,4%	:
5	Dublín (DUB)	Londres Heathrow (LHR)	1.990	-4,7%	13,9	1,2%	75,9%
6	París Charles de Gaulle (CDG)	Londres Heathrow (LHR)	1.971	-2,0%	18,7	-0,9%	66,8%
7	Amsterdam/Schipol (AMS)	Londres Heathrow (LHR)	1.847	2,5%	17,1	2,1%	65,1%
8	Palma de Mallorca (PMI)	Madrid (MAD)	1.757	7,1%	15,2	-1,7%	77,7%
9	Palma de Mallorca (PMI)	Barcelona (BCN)	1.740	3,0%	19,6	3,2%	69,8%
10	Munic (MUC)	Hamburg (HAM)	1.583	9,1%	16,1	9,4%	71,8%

Les 10 routes les plus importantes entre aéroports de l'UE-27. Source : Eurostat 2007, Statistics in Focus

Le nombre total de passagers dans l'Europe des 27 (EU-27) a dépassé les 738 millions de passagers en 2006 et croit au rythme de 4,7 % par an. A l'exception de Malte et de Chypre, tous les états membres ont connu des croissances en nombres de passagers transportés. En ce qui concerne les flux entre les pays de l'Union européenne, les plus important sont réalisés entre le Royaume Uni et l'Espagne (35 millions de passagers) et entre l'Allemagne et l'Espagne (21,4 millions de passagers) (Eurostat, « Statistics inFocus # 126 », 2007).

Parmi les routes européennes qui relèvent le lus fort trafic, il y a quatre routes qui ont impliqué des aéroports de l'Eurorégion : Barcelone – Madrid, Toulouse - Paris, Palma de Majorque – Madrid, et Palma de Majorque – Barcelone. Ce fait est d'une importance capitale pour examiner le rôle que le transport aérien joue et peut arriver à jouer pour l'Eurorégion Pyrénées Méditerranée.

Le trafic extérieur (en dehors d'UE-27) au sein de l'UE – 27 et du reste du monde, est spécialement important vers les Etats Unis et le reste de l'Europe (les pays comme la Suisse, la Norvège ou la Russie), et représente 53,5 % du trafic de passagers extérieurs au total de l'Union européenne. Le trafic extérieur de l'UE a augmenté de 5 % en 2006 par rapport à l'année précédente. La croissance plus élevée s'est produite dans le trafic de l'Union européenne avec le sous-continent asiatique avec une augmentation de plus de 21, 5 %. (Eurostat, « Statistics inFocus # 126 », 2007).

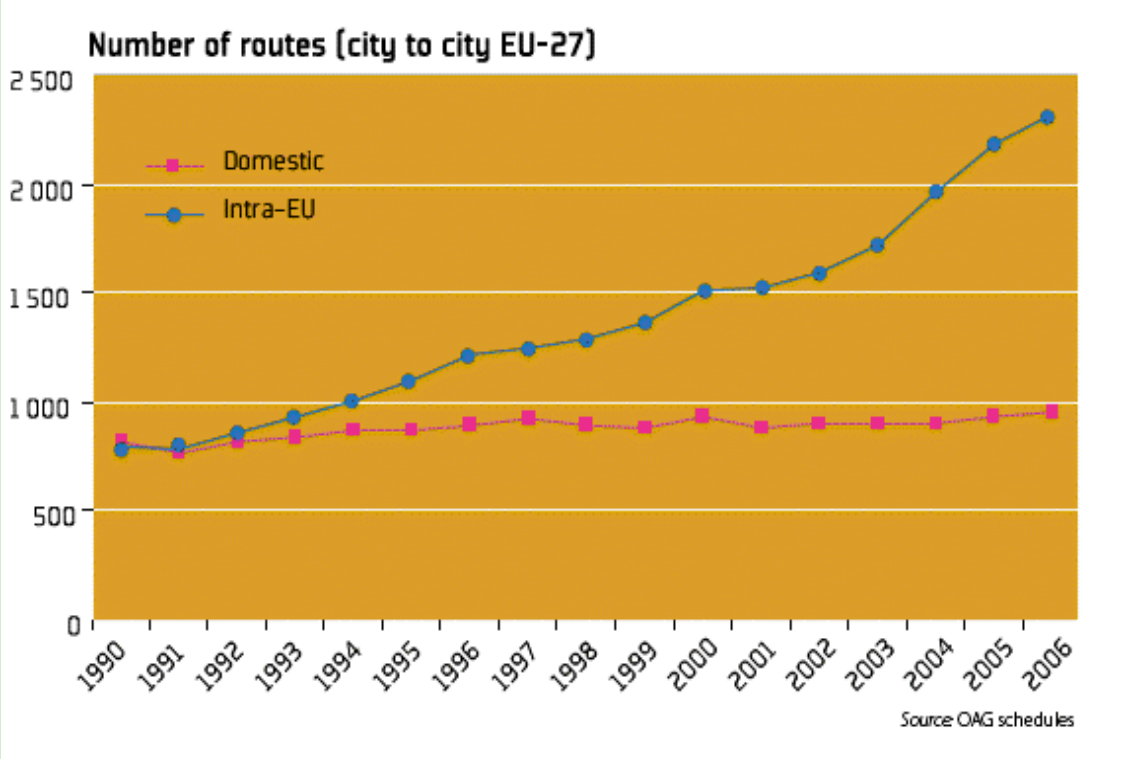
Les données relatives aux charges semblent indiquer une tendance similaire à celle qui a été observée pour les passagers avec plus de 6500 tonnes déplacées par mode aérien en 2006 ce qui représente une augmentation par rapport aux années précédentes (Eurostat, « Statistics inFocus # 126 », 2007 ; Airline Business, 2004-2007). Toutefois il faudrait tenir compte de la variation dans les données de charges dans le cadre de l'Union européenne étant donné qu'elles sont plus variables que dans le cas des passagers. C'est la raison pour laquelle il faut pondérer convenablement cette donnée.

Transport de passagers par zone extra-EU-27 : participation par région du monde (2005).
Source : Commission européenne, 2007 « Flying Together »

Le marché aérien dans l'Union européenne

Au cours des 20 dernières années, l'Europe a connu un grand changement dans la structure économique et réglementaire du marché aérien. Avant 1993, le marché européen était très régulé et dominé par les compagnies aériennes de pavillons (flag carriers) et par des aéroports sous propriété et administration de l'Etat. Ces compagnies avaient un monopole de fait sur les mouvements commerciaux dans leur pays d'origine et les vols entre pays étaient négociés et réalisés de manière bilatérale. La création progressive au cours des années 90, d'un marché commun pour l'aviation a eu un impact très fort sur cette structure initiale. La création du marché unique a conduit à la dérégulation et à la libéralisation du secteur en éliminant toutes les restrictions entre les lignes aériennes parcourues entre pays de l'Union européenne (Destinations, nombre de vols, capacité maximum permise, tarif…) (EU Flying, Together, 2007).

La dérégulation a porté sur une augmentation de la compétence intra-européenne, incluant l'apparition d'un grand nombre nouveaux opérateurs et de compagnies aériennes et une décentralisation ou privatisation progressive de la gestion (ou de la propriété) des infrastructures aéroportuaires. Tout cela a engendré l'apparition de nouvelles routes et une augmentation généralisée de la compétence aérienne sur le marché européen.



Création de nouvelles routes « point en point » dans le cadre de l'Union Européenne.
Source : Commission européenne, 2007 « Flying Together »

Aujourd'hui, l'impact économique de l'aviation en Europe est plus qu'important. Avec un réseau de plus de 450 aéroports et 130 opérateurs aériens, le transport aérien joue un rôle clé dans les économies européennes. Le transport aérien emploie plus de 3 millions de personnes dans l'Union européenne et contribue avec plus de 120 millions d'euros au PIB européen. Le fait que les liaisons aériennes unissent diverses destinations éloignées au sein de l'Union européenne a pour effet que ces liaisons jouent également un rôle important dans l'intégration communautaire et dans la compétitivité de l'Union européenne (EU Flying, Togerther, 2007).

Cependant, les compagnies aériennes ne disposent pas encore du même niveau de liberté lorsqu'il s'agit de voler vers des pays tiers. Les accords bilatéraux qui ont traditionnellement régi le transport aérien de longue distance ne sont pas encore totalement l libéralisés bien que la Commission européenne y travaille : pour preuve, l'accord politique de Ciel Ouvert entre les Etats Unis et l'Union Européenne prévu pour entrer en vigueur au mois de mars 2008

Compagnies aériennes

En c e qui concerne les compagnies aériennes, les deux dernières années ont vécu deux phénomènes très importants. D'une part l'apparition des compagnies low cost, qui ont introduit un nouveau modèle d'affaires dans le secteur aéroportuaire, d'autre part la récente formation d'alliances de compagnies aériennes.

En ce qui concerne les compagnies low cost, on a vu une forte irruption sur le marché mondial des compagnies fondées sur ce modèle d'affaire. Ce fait a modifié les habitudes de déplacement de nombreux voyageurs qui voyagent désormais régulièrement en avion alors qu'ils utilisaient auparavant des systèmes alternatifs de transport. Les compagnies low cost fondent leur modèle d'affaire sur une réduction des coûts non directement associés à la prestation service de transport. Internet a favorisé ce modèlel d'affaire en permettant la réduction des intermédiaires (agences de voyages) et autres coûts associés. La non inclusion de services comme le catering dans le coût du billet de base a également permis de favoriser ce modèle.

Au niveau opérationnel, le modèle d'affaire des compagnies low cost, se centre sur un nombre élevé de fréquences sur des routes ayant une forte occupation tout en exploitant (normalement) des marchés à potentiel élevé, comme aujourd'hui les destinations de loisirs de courts séjours ou avec une demande de voyageurs très élevés ; le nombre élevé de fréquences nécessaires pour réaliser ce service implique pour les compagnies low cost d'opérer des vols

durant au maximum 3 heures. Ces services n'offrent que peu ou pas du tout de possibilités de réaliser des liaisons entre les vols. Ces compagnies n'ont pas non plus l'habitude de transporter des charges aériennes ni de réaliser du codeshare (partager la vente de billets pour un seul vol avec une autre compagnie aérienne), avec d'autres compagnies (encore que, parfois, il y ait des exceptions sur certaines routes et pour certaines compagnies) ce qui limite sa flexibilité mais qui aide à maintenir une structure de coûts et de revenus clairs. Ce type d'opération indique d'opérer avec des avions de tailles moyennes (A320 et B737, généralement) configurés en une seule classe, les plus à même d'obtenir un fort indice d'occupation avec un nombre élevé de fréquences.

Les compagnies low cost ont revitalisé un groupe d'aéroports qui, jusqu'a il y a quelques années encore, avait un volume de voyageurs très réduit et fondé exclusivement sur des vols de type charter. Dans le cas de la Catalogne l'exemple le plus évident serait l'aéroport de Gérone – Costa Brava. L'activité de cet aéroport a enregistré un boom dès que des compagnies low cost comme aujourd'hui Ryanair, ont décidé d'y établir une base d'opérations (aéroports ou les avions y passent la nuit).

Certaines des plus grandes compagnies low cost, comme aujourd'hui Ryanair ou Easyjet figurent parmi les compagnies qui transportent le plus de passagers au sein de l'Union européenne. Enfin, Ryanair figure dans le groupe des 10 compagnies d'aviation qui réalisent le plus de bénéfice au niveau mondial.

Alliances et compagnies de pavillons

L'autre phénomène de l'aviation commerciale a été la création de grandes alliances entre les compagnies d'aviation. Ce processus va dans le sens contraire du concept des low cost.

Actuellement il y a trois grandes alliances au niveau mondial, Star Alliance, Oneworld et Sky Team. 55 % du trafic mondial de passagers voyagent sur une compagnie de ces trois alliances. Sur le marché des pays de l'OCDE le pourcentage est encore plus élevé étant donné qu'un grand nombre des compagnies membres de ces alliances appartiennent à des compagnies de pavillons ou ex pavillons de ces pays (Airline Business, 2007). Une compagnie de pavillons est une compagnie qui opère sur le territoire d'un pays dans des conditions très favorables en ce qui concerne le soutien accordé par le gouvernement du pays. Souvent il s'agit d'une compagnie appartenant et administrée par l'Etat ce qui facilite les privilèges dont elle dispose vis-à-vis de compagnies tiers.

Les alliances sont majoritairement formées par des compagnies qui ont des modèles d'affaires de caractère plus traditionnel. Un grand nombre de ces compagnies sont d'anciennes (ou d'actuelles) compagnies de pavillons de différents pays.

Les alliances offrent certains avantages aux compagnies qui en font partie. Les principaux avantages passent par l'obtention d'économies d'échelles dans différents secteurs, comme un réseau plus étendu et optimisé de connexions (à travers du codesharing, avec d'autres compagnies de l'alliance) pour couvrir un éventail le plus large possible de destinations mais aussi permettre une réduction des coûts opératoires en partageant certaines installations comme des salles de VIP, des opérations à court terme ou des hangars de maintenance avec d'autres compagnies. La fourniture de services communs, comme la vente de billets centralisée ou un programme de fidélisation commun à toutes les compagnies de l'alliance, fait également partie des avantages que peuvent avoir les compagnies à intégrer une alliance.

Les compagnies qui ont intégré des alliances adoptent une forte politique de codeshare pour garantir l'occupation de leurs vols longue distance. Ce fait est important étant donné les coûts opératoires de ces types de vols qui ont la capacité (mais aussi la nécessité) d'atteindre une forte occupation de passagers et de charges pour leur rentabilité économique.

L'apparition récente des compagnies low cost et la réglementation réalisée dans différentes parties du monde ont eu pour effet que de nombreux marchés, anciennement desservis par les compagnies traditionnelles, souffrent maintenant d'une forte compétence de la part des compagnies low cost. Les routes de courtes distances constituent le marché sur lequel les low cost se sont développées avec le plus de force alors que ces compagnies ne sont pas encore très présentes sur les routes de longues distances ou les compagnies traditionnelles continuent à opérer avec une concurrence moindre. Tout ceci ne signifie pas pour autant que ces compagnies n'aient pas connu une forte concurrence sur les routes longue distance, car il y a de plus en plus de concurrence entre les différentes grandes compagnies (normalement de différentes alliances) sur les routes plus rentables.

La « spécialisation » progressive des compagnies traditionnelles longue distance conduisent ces compagnies à opérer de plus en plus avec des avions de types connus sous le nom de widebody pour leurs routes longues distances. Ce type d'avion de haut niveau a une capacité de passagers et de charges supérieure aux aéronefs de type narrowbody. Cela est dû à leurs dimensions supérieures tant qu'en longueur qu'en (surtout) largeur qui les rend plus aptes à transporter de grands volumes de passagers et de charges en un seul vol. A l'autre extrémité de la liste des compagnies, on trouve les compagnies avec un modèle d'affaires de type low

cost. Celles-ci ont l'habitude d'opérer avec des avions de tailles moyennes (narrowbodies), plus appropriés pour des vols avec une capacité moindre de passagers et de charges mais plus efficaces pour des vols plus continus à haute fréquence.

Les différences opératoires des compagnies avec un modèle d'affaires traditionnelles ne signifie pas que ces compagnies ne soient pas également touchées par un processus de réduction des coûts similaire à celui qui a été mis en pratique par les compagnies low cost. Sur un marché aussi compétitif que l'aviation commerciale, ce processus de réduction des coûts pour maintenir la rentabilité est inévitable. Les cas de Sabena (ex pavillon belge disparu) ou Alitalia (pavillon italien connaissant de sérieuses difficultés financières) semble le confirmer.

Dans plusieurs cas, des compagnies traditionnelles ont créé des compagnies subsidiaires de types low cost qui couvrent une partie de leurs vols transversaux (qui ne passent pas par un de leur hubs) ou pour réaliser des opérations de feeder des routes transocéaniques de la compagnie maritime.

Au cours des dernières années il y a eu une explosion dans les deux secteurs de l'aviation susmentionnés. Cela a entraîné une situation de manque d'offre d'avions étant donné que les fournisseurs de ces types d'appareils n'avaient pas la capacité de couvrir la forte demande à court terme. C'est ainsi que certaines opportunités d'affaires (routes rentables) n'ont Reussi à être exploitées par aucune compagnie alors qu'elles restaient pourtant une opportunité d'affaires. L'optimisation des routes aériennes conduit aujourd'hui à une certaine concentration des routes.

Le système aéroportuaire européen

Le système aéroportuaire européen a également connu une forme dérégulation et libéralisation. De la même manière que les services aériens la libéralisation a eu tendance à se faire à partir d'une situation initiale à forte centralisation des services de terre et de gestion aéroportuaire. La gestion et la prestation des services terrestres (spécialement le Handling) ont été progressivement libéralisées dans les pays de l'Union européenne depuis 1996.

Cette libéralisation n'a pas connu le même degré dans tout les pays de l'Union européenne. Certains pays, comme la France, l'Allemagne ou le Royaume Uni, ont introduit de nouveaux modèles de gestions pour leurs infrastructures aéroportuaires. Les modèles tendent à inclure la participation d'organes gouvernementaux et d'institutions à caractère plus régional et local avec la participation des gouvernements régionaux de chambres de commerces ou de

gestionnaires privés. Cela a augmenté la concurrence et fait diminuer les tarifs de nombreux systèmes aéroportuaires.

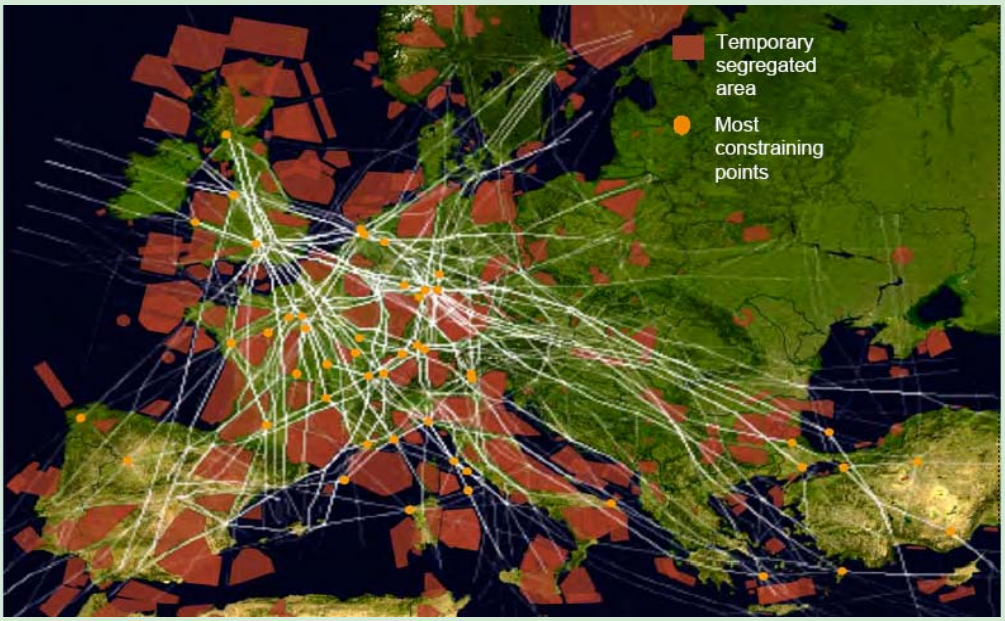
En revanche, en d'autres lieux, un système de gestion aéroportuaire centralisé a été maintenu. Il faut souligner que l'Espagne est l'un des rares pays européens où un système aéroportuaire centralisé se maintient encore. Il y a des indices de cession de certaines infrastructures secondaires à des gouvernement régionaux comme les aéroports catalans, à l'exception de El Prat, pour lesquels il est prévu qu'il soit cédé à la Généralitat mais avec une urgence encore plus réduite.

En ce qui concerne l'utilisation des infrastructures aéroportuaires européennes, on a noté une augmentation marquée du nombre de passagers dans de nombreux aéroports du vieux continent, aussi bien en ce qui concerne le trafic de loisirs que d'affaires. Il y a eu une croissance marquée du trafic de point en point. L'augmentation de l'importance de compagnies low cost dans la répartition du trafic européen a eu une influence importante en la matière. Certains aéroports qui étaient auparavant très secondaires comme c'est le cas de Gérone – Costa Brava, Berlin – Tegel ou Standsted ont connu des augmentations spectaculaires de leur activité par suite de cet accroissement de la concurrence intraeuropéenne.

Les grands aéroports de connexion (hubs) internationaux restent les mêmes qu'avant la libéralisation du secteur. Londres Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Francfort, Amsterdam, Madrid, Bruxelles, Rome, etc. Cela est dû à l'origine de ces aéroports comme hubs internationaux qui datent de l'époque où les grandes compagnies de pavillons opéraient leurs routes intercontinentales depuis ces aéroports et, bien souvent, continuent à le faire. Depuis la libéralisation du secteur aérien, cette situation n'a pas beaucoup changée. Comme nous l'avons déjà indiqué, les compagnies d'anciens pavillons restent dominantes sur le marché des vols de longues distances, raison pour laquelle les aéroports où elles ont leurs bases d'opérations ont conservé leur importance stratégique. Cependant, au cours des dernières années, on a vu apparaître quelques nouveaux hubs internationaux créés à partir de la promotion réalisée par de nouveaux organes de gestion de certains aéroports individuels. Ce serait le cas par exemple de Manchester, qui, sans être un hub du niveau des grands aéroports intercontinentaux, a sensiblement augmenté son trafic longue distance.

Une troisième catégorie d'aéroports serait celle qui est constituée par des aéroports avec de forts taux de croissance, sans pour autant être des aéroports qui fondent leur stratégie sur la présence d'une compagnie low cost. Des aéroports comme Milan, Barcelone, Munich ou Porto feraient partie de cette catégorie. Ces aéroports ont une importance croissance dans le

système aéroportuaire européen avec une tendance marquée à augmenter leurs opérateurs de vols intra-européens (incluant la présence de compagnie low cost) ainsi que les routes de longues distances à destinations intercontinentales. Cependant ils ont encore une position secondaire par rapports aux grands hubs européens. Le nombre très élevé de vols dans l'espace aérien de l'Union européenne a conduit le système à une situation proche de la saturation.

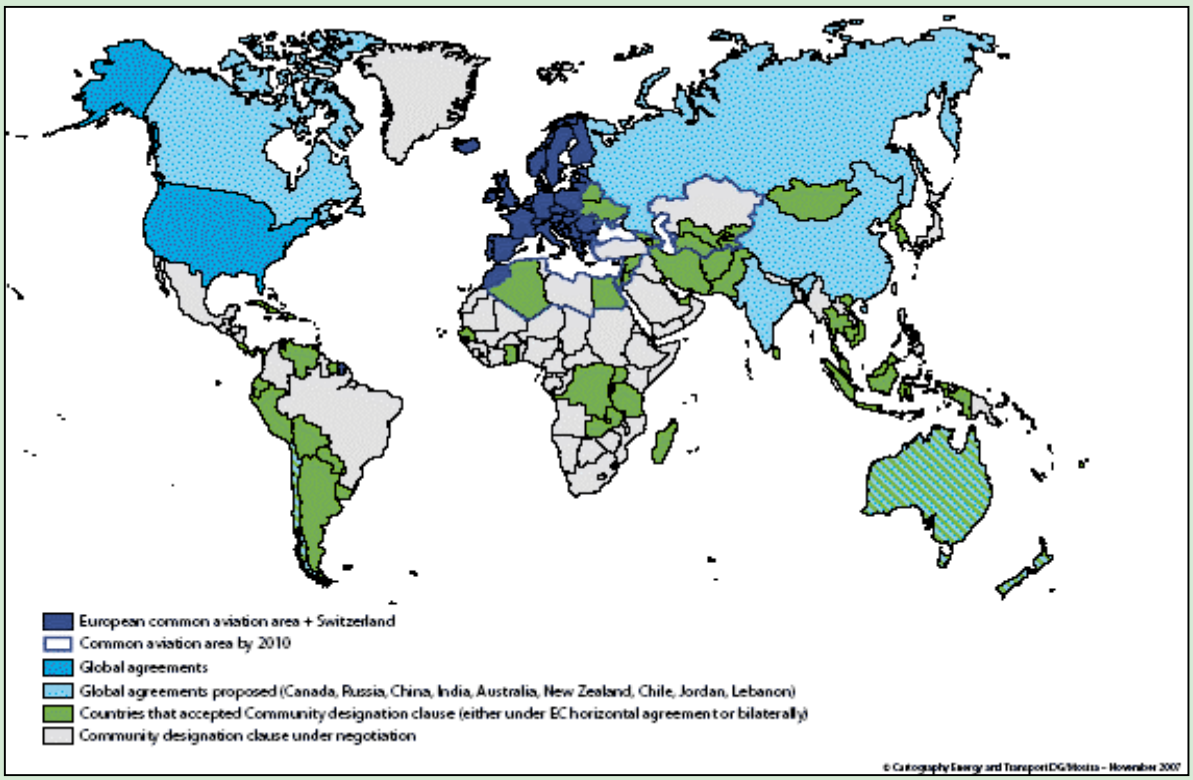


Représentation des popnts de congestion aérienne en Europe.
Source OACI (2007)

Les grandes infrastructures s'approchent de la congestion et l'espace aérien est saturé. Les différences de règlementation sur les espaces aériens des différents états membres ne fait qu'ajouter à ce problème. La Commission européenne a des plans pour intervenir dans les espaces aériens nationaux et elle a intégré la gestion de tout l'espace aérien européen en une seule entité de gestion (Eurocontrol), mais ce n'est aujourd'hui encore qu'un projet. La tâche de simplification l'environnement légal de l'Union européenne en matière aérienne ne fait que commencer. La tendance actuelle des vols va continuer à croître (il est prévu que le nombre de vols double tous les 10 ou 14 ans) de sorte que cette intégration est encore plus urgente.

La Commission européenne a également commencé à développer un type d'activité en vue d'harmoniser les législations des accords bilatéraux entre les pays de l'Union européenne et des pays tiers. Du point de vue des directives européennes, tous ces accords ont des clauses qui ne sont pas adaptées à la législation européenne. La Commission a commencé à négocier des accords bilatéraux selon la perspective de l'Union européenne comme entité légale et à

harmoniser les accords de tous les pays de manière à ce qu'ils s'adaptent à la législation européenne en vigueur (EU Flying, Togerther, 2007).



Accords bilatéraux de l'UE dans le domaine de l'aviation.

Source ; Commission européenne 2007 « Flying Together »

L'aviation civile, tant en ce qui concerne l'aviation commerciale que l'aviation générale, vit une époque de changement très important où interviennent divers acteurs et où se présentent de nouvelles situations auxquelles il convient de faire face. La politique aéroportuaire, dans le cadre de l'Eurorégion qui affecte aussi bien les infrastructures que les services de transports aériens, ne peut rester en marge des changements que connaît le secteur et qui ont une incidence directe sur le nombre et le type de produits qui arrivent sur le marché.

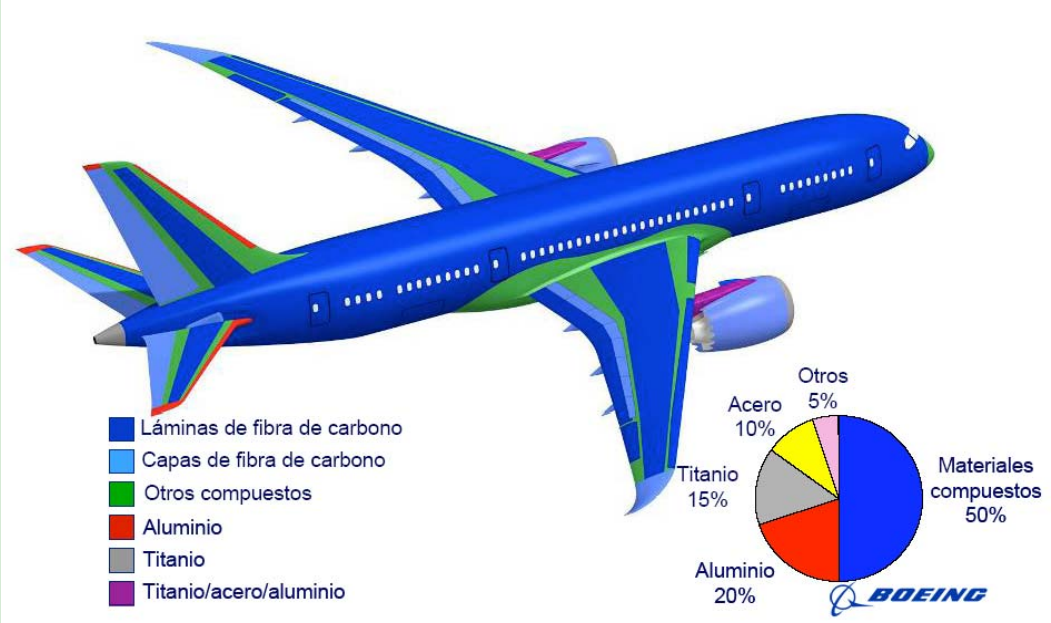
2.3. L'évolution technologique et les modèles d'affaires dans le secteur de l'aviation civile

Les changements technologiques qui ont affectés ces derniers temps l'industrie aéronautique et aérospatiale au niveau mondial ont favorisé un grand développement du secteur qui a été capable de concevoir, de construire et de commercialiser de nouveaux modèles d'aéronefs

avec des prestations de plus en plus évoluées et un pari décidé sur la préservation de l'environnement.

Cela a favorisé en retour l'émergence de nouvelles activités économiques qui ont bénéficié du grand bond technologique et qui ont rapproché encore plus le transport aérien du public en général.

Dans le domaine de l'aviation commerciale, les dernières tendances en matière de conception d'aéronefs vont dans le sens d'objectifs plus clairs : la recherche d'une réduction claire des niveaux de pollution tant acoustique qu'atmosphérique des avions, d'une part, et la minimisation des coûts d'opérations associés aux activités portuaires, d'autre part. En ce sens la réduction des coûts s'est posée d'un point de vue technologique : l'incorporation massive de matériaux composés, dits composites, dans la construction des nouveaux modèles d'aéronefs



Répartition des matériaux sur le Nouveau Boeing 787
Source : Boeing (2007)

se répercute directement sur le poids des appareils et, partant, sur la consommation de carburants. Il s'agit de construire des aéronefs de plus en plus efficaces tout en garantissant des niveaux de confort et de sécurité optimaux. Actuellement, à titre d'exemple, les deux principaux constructeurs internationaux, Boeing et Airbus, appliquent ce principe dans la conception et la construction de nouveaux modèles d'avions et avec le nouveau 787, de Boeing et A3500, d'Airbus, l'incorporation de matériaux composites dans la construction des avions arrive à 50 % du total des matériaux utilisés.

Evidemment, la modernisation technologique n'est pas l'unique responsable du grand bond enregistré ces derniers temps par ce mode de transport. La libéralisation du secteur, promu par les institutions européennes, a favorisé l'émergence de nouvelles compagnies qui se concurrencent sur un terrain : l'économie des coûts d'exploitation tout en supprimant les dépenses liées à la gestion qui n'apportent pas de valeur à l'activité principale de la compagnie. Du fruit de cette philosophie sont nées les compagnies aériennes à bas coûts qui ont pris tant importance au cours des dernières années au niveau mondial et qui ont contribué de manière décisive à casser les anciens monopoles exercés par les compagnies de pavillons tout en rapprochant et en popularisant le transport aérien de la population en général.

Toutefois, de la même manière, la Commission européenne par l'intermédiaire du Livre Blanc du Transport (2001) a contribué de manière décisive à l'évolution technologique de l'industrie aéronautique et à l'émergence de nouveaux types d'aéronefs qui répondent aux directives fixées par les institutions européennes. Le cas le plus exemplaire est la conception et la construction du nouvel Airbus A 380, l'avion le plus grand et ayant la plus grande capacité et autonomie de la famille d'aéronefs développée jusqu'à présent par le consortium européen. La nécessité de décongestionner l'espace aérien européen et les aéroports s de l'Union a conduit la Commission à annoncer, dans la rédaction du Livre Blanc, le besoin d'atteindre une capacité de plus en plus grande pour transporter « d'un seul coup » un nombre le plus élevé possible de passagers et réduire ainsi les fréquences des vols, en particulier sur les distances les plus éloignées : les vols transocéaniques. Le nouvel A380 répond en grande partie à cette condition et l'objectif final à atteindre passe par la consolidation, en particulier pour les vols transocéaniques, d'un nombre de fréquences réduit, mais en même temps de grande capacité grâce à cet aéronef. L'A380 doit donc permettre de garantir cette capacité et l'autonomie suffisante pour atteindre les distances les plus éloignées ; malheureusement ce type d'aéronef ne peut pas opérer sur les tous les aéroports de l'Union et cela conditionne grandement son utilisation. Mais en réalité nous nous trouvons devant une situation tout à fait contradictoire : d'une par l'industrie aéronautique européenne, par l'intermédiaire du consortium européen Airbus, a déployé un grand effort technologique et économique pour développer le nouvel A380. Parallèlement, nous avons le segment d'affaires des compagnies aériennes à bas coûts. Ce secteur d'activités aéroportuaires doit son succès grâce à la création de routes intracommunautaires avec des fréquences de vols importantes qui ont rendu la création de liaisons permanentes au sein de l'Union avec une certaine logique « d'autobus aériens ». Ce sont les compagnies à bas coûts qui ont été les véritables responsables de la « renaissance » de certaines installations aéroportuaires qui étaient tombées dans l'oubli depuis longtemps. En Catalogne par exemple, les compagnies à bas coûts ont été les véritables précurseurs de la revitalisation d'aéroports comme celui de Gérone ou de Reus. Toutefois cette

réalité se heurte à ce que la Commission fixait dans le Livre Blanc pour améliorer les conditions structurelles de l'espace aérien européen et de ses aéroports. Les compagnies à bas coûts se sont spécialisées dans l'utilisation d'aéronefs de moyennes dimensions comme l'Airbus A320 ou le Boeing 737 avec des fréquences élevées et un nombre considérable de destinations.

Et, entre les deux réalités décrites ci-dessus, il existe une nouvelle génération d'aéronefs qui commencent tout juste à se développer et qui prétendent devenir le niveau intermédiaire. Il s'agit des nouveaux Boeings 787 et Airbus A350 conçus et construits avec des matériaux plus novateurs mais également avec un concept innovant d'affaires dans lesquelles ils veulent se spécialiser. A mi chemin entre la capacité de l'A320 ou du 737 et du grand A380, ces nouveaux avions se posent comme l'option adéquate pour les connexions longues distances transocéaniques avec une demande moindre et un besoin en place également plus réduit. Cette nouvelle génération d'aéronefs complète le panorama technologique et économique actuel associé à l'aviation commerciale à l'échelle européenne et mondiale.

Trois typologies différentes pour les trois façons de concevoir le transport aérien : l'airbus A320, le futur A350 et le nouvel A380. Trois exemples de l'évolution technologique dans le domaine aéronautique

La cohabitation de trois types d'aéronefs, de grande capacité, de capacité moyenne et de petite capacité, liés à trois formes différentes de conception du transport aérien est une réalité dans les aéroports et dans les espaces aériens de l'Union. L'industrie aéronautique européenne, mais également celle de l'autre côté de l'Atlantique, sont capables de répondre aux besoins des opérateurs aériens : d'une part, les compagnies à bas coûts spécialisées dans les parcours moyenne distance, d'autre part les compagnies traditionnelles qui comptabilisent les parcours moyenne distance dans les grands vols transocéaniques.

Toutefois, les messages qui nous parviennent des institutions européennes évoquent la nécessité de réguler l'espace aérien européen et d'en terminer avec les indices de congestion dont celui-ci souffre par suite de la généralisation du transport aérien au sein de la population du continent. Ce qui peut représenter un succès d'entreprise pour les opérateurs à bas coûts, avec la consolidation d'une activité économique relativement novatrice et une opportunité de populariser ce mode de transport au sein de la population, peut représenter un grand problème

sur la difficile voie de la régulation de l'espace aérien de l'Union et la réduction des indices de congestion dont souffrent nos aéroports depuis quelques années.

L'aviation régionale est un segment de l'aviation civile qui a également une forte présence et une grande importance dans l'Union. Elle se caractérise par des opérations de courte et de moyenne distance, normalement à l'échelle nationale, conçue pour des capacités de 40 à 50 passagers. Sa fonction s'adresse à la liaison de petits et moyens aéroports avec d'autres plus importants de manière à ce que les routes des grandes compagnies soient favorisées par cette alimentation de l'aviation régionale qui représente une efficacité et une rentabilité plus importante de leurs services.

Les avions qui opèrent dans ce domaine ont connu une avancée très importante au cours des 10 dernières années grâce à l'amélioration de leurs moteurs et de leurs prestations. Fondamentalement il s'agit de deux types d'aéronefs offerts par le marché : les turbos propulseurs (turboprops) et les réacteurs. Les turboprops consomment habituellement moins, mais l'altitude de leur vol est plus basse et qu'ils peuvent être plus affectés par les phénomènes météorologiques. En revanche, les réacteurs ont une consommation en carburant plus forte en raison de leur vitesse plus élevée, mais ils atteignent des hauteurs de vols plus élevés qui leur permettent d'avoir des routes plus directes vers leur destination.

Un des principaux constructeurs de turboprops est ATR, fabricant européen spécialisé dans cette branche de l'activité aéronautique ; il a comme produit primaire les avions jumeaux ATR42 et ATR72, avec des capacités respectives de 46 à 50 sièges et de 68 à 74 sièges. Grâce à leur flexibilité opératoire, ces avions permettent d'améliorer la relation coût-efficacité en la réduisant de 18 % au-dessous de celles de leurs concurrents directs et ils présentent en même temps le coût de plus bas de sièges par mille. Certaines compagnies qui travaillent avec ce fabricant sont Lufthansa Régional, Alitalia Express, Air Nostrum et Binter Canarias.

En ce qui concerne les réacteurs, les compagnies de constructions importantes sont Bombardier et Embraer. Le fabricant canadien Bombardier possède la flotte de la série CRJ conçue pour le marché régional. Les avions CRJ- 200, CRJ- 700, CRJ -705 et CRJ- 900 ont des capacités allant de 520 passagers pour le premier à 86 pour le dernier. Le modèle de développement de la flotte s'est fondé sur une nouvelle conception et une adéquation des différents avions à partir de l'avion d'origine, aux besoins de la demande, atteignant ainsi une minimisation des coûts et une amélioration de l'efficacité. Parmi les compagnies qui opèrent avec une flotte de Bombardiers, figurent Air Nostrum et Lufthansa.

Pour sa part, l'entreprise brésilienne Embraer fabrique sa ligne d'avions E-jets, E-170/175 et E-190/195 pour répondre spécifiquement au marché de 60à 120 passagers. Ces avions permettent d'élargir les champs d'action de l'aviation régionale en offrant la combinaison avec des missions longue distance offertes sur des aéroports «hot and high» (avec des conditions contraires de chaleur et d'altitude qui peuvent compromettre la capacité à opérer en sécurité) et proposer des services sur des aéroports avec des longueurs de pistes limitées ce qui, joint à l'utilisation de l'avion standard, leur a conféré une meilleure efficacité. Parmi les compagnies opérant avec ce fabricant, on trouve Air France-KLM et Swiss International Air Lines.

En conséquence, après analyse du segment régional de l'aviation, nous voyons comment le coût moins important des avions, leur vitesse ascensionnelle plus réduite, le besoin d'une longueur de piste moindre, le temps d'attente moins long dans les aéroports et la même vitesse de croisière conditionnent l'efficacité du service dans leur niche de marché. Depuis 2005, il y a eu une tendance à l'augmentation du marché des turboprops au détriment des réacteurs, ce qui est dû en grande partie aux économies de consommation de carburant et d'émission de CO_2.

Le segment de l'aviation générale connaît une vérité totalement différente. Comme nous l'avons expliqué précédemment, il s'agit d'une branche de l'aviation civile de grande tradition chez nous et aussi de l'autre côté de la frontière. Toutefois, bien que les chiffres relatifs à l'activité de l'aviation générale, en particulier en ce qui concerne le nombre de vols et d'heures de vols, soient très importants, ce segment de l'aviation civile reste peu connu au sein de la population en général et il est perçu comme le « petit » frère de l'aviation commerciale. Les dernières nouveautés technologiques associées à ce segment de l'aviation commencent à nous donner des pistes en ce qui concerne l'évolution qu'il pourra avoir au cours des prochaines années. Nous pouvons confirmer que l'aviation générale connaît un véritable processus de révolution technologique qui a une incidence directe sur la création de nouvelles lignes d'affaires. L'apparition des premiers aéronefs du segment des Very Light Jets qui commencent tout juste à être fabriqués en série, a favorisé le développement de nouvelles activités économiques centrées sur la prestation de services d'aérotaxi et d'aviation corporative à bas coûts.

Il n'existe pas encore de définition réglementée sur le concept de Very Light Jets et, à des fins normatives, ils sont considérés comme des avions conventionnels. Une association américaine d'entreprises d'aviation exécutive, la NBAA, National Business Aviation Association, les a définis comme des avions à réaction de moins de 4.500 kg. Le concept consiste à transférer la technologie des nouveaux et petits moteurs à réaction sur les avions plus petits ; cela permettra

une aviation générale de meilleure qualité et avec un potentiel de croissance plus élevée. Dans les petits aéroports, comme celui de Sabadell ou Igualada, nous pourrons voir ce type de jets de quatre ou cinq sièges qui intègre la toute dernière technologie et qui les rend moins bruyants que la majorité des petits avions et des jets conventionnels.

Un coup d'œil plus approfondi sur l'évolution actuellement vécue par l'aviation générale en Europe, mais également aux Etats Unis, nous donne un scénario à court et à moyen terme qui fait apparaître toute une liste de nouvelles tendances et de lignes d'affaires. Traditionnellement, les usagers de l'aviation générale étaient les propriétaires directs et uniques des aéronefs. Beaucoup se sont regroupés en clubs propriétaires d'une flotte qu'ils mettent à la disposition de leurs associés. Il n'est donc pas curieux que l'on ait souvent utilisé le terme « d'aviation privée ».

Les Very Ligth Jets commencent à devenir une réalité présente dans le panorama de l'aviation générale et offrent de nouvelles opportunités d'affaires

Au cours des dernières années, l'innovation en matière de produits mis à la disposition de ses usagers, en particulier dans le segment de l'aviation corporative, a été très considérable. Naturellement, cela a commencé sur le marché le plus grand, celui des USA, mais le phénomène s'étend également à l'Europe. Ces innovations sont celles que nous citons à la suite.

- **Multipropriété.** L'utilisation des aéronefs associés aux vols corporatifs n'a pas besoin d'être obligatoirement placé sous un régime de propriété exclusive d'un seul propriétaire ou d'une seule compagnie. Une bonne alternative, en vue de répartir les coûts d'exploitation élevés, peut consister à établir un régime de multipropriété pour le même aéronef, ce qui permet son exploitation par plus d'un propriétaire et qui compense, tout en les répartissant, les coûts associés à leur utilisation.

- **« Jet cards ».** Cette modalité d'utilisation des aéronefs et des compagnies, qui offrent des services d'aviation corporative, atteint des niveaux de réussite importants aux Etats Unis et la Commission Européenne pense que cela pourrait devenir une bonne alternative pour le marché européen. Le concept est clair : il s'agit de commercialiser des « forfaits » avec un

nombre d'heures de vols déterminé que le client final peut, comme s'il s'agissait d'une carte de paiement, consommer au fur et à mesure dans des déplacement successifs et jusqu'à ce que le nombre d'heures achetées soit épuisé.

- **Aérotaxi / charters.** Cette modalité d'affaires a été déjà été présentée à plusieurs reprises au cours du document et elle deviendra prochainement une réalité sur l'aéroport de Sabadell. Fondée sur l'apparition d'une nouvelle génération d'aéronefs à haut niveau technologique, mais à coûts de production plus compétitifs, les avions dénommes Very Light Jets, prétendent offrir des vols privés à des prix très compétitifs, presque au même niveau que les lignes commerciales traditionnelles dans le segment des business class. Le grand avantage compétitif de ce service est la pleine disponibilité des horaires, sans que cela donne lieu à une facturation supplémentaire, et la possibilité de déplacer des équipes réduites d'une même entreprise en même temps pour un tarif de vol unitaire. Les premières estimations de la compagnie qui va fournir ce type de service à Sabadell se situent à 1.400 euros l'heure pour le prix du service indépendamment du nombre de voyageurs et toujours avec un maximum de quatre personnes par aéronef.

Les changements technologiques qui affectent continuellement l'industrie aéronautique au niveau international ont permis l'émergence et le développement en force de nouveaux segments d'affaires liées à la prestation de services de transports aériens. Ainsi, des concepts comme l'aviation à bas coûts ou l'aviation régionale ont été favorisés par le développement et l'entrée en service de nouveaux appareils qui l'ont rendu possible. L'Eurorégion et son réseau aéroportuaire doivent être perméables à cette créativité et également capable de l'exploiter pour leur propre bénéfice afin de permettre une amélioration réelle des niveaux d'accessibilité et de la mobilité de la zone.

3. Le réseau aéroportuaire de l'Eurorégion. Caractérisation et description des aéroports du réseau

L'objectif de ce chapitre est de caractériser, avec un niveau de détails significatif, le réseau aéroportuaire de l'Eurorégion, tant d'un point de vue descriptif avec un début d'analyse (analyse qui servira de base au chapitre suivant) que, également, d'un point de vue individualisé et systémique. Pour cela, on a divisé le chapitre en trois parties clairement différenciées : la première partie est consacrée aux aéroports d'aviation commerciale, la seconde à ceux d'aviation générale et enfin une vision d'ensemble de tout le réseau. Tant la première partie (3.1 et 3.2) que la seconde (3.3 et 3.4) répondent à une structure identique : on présente d'abord, de manière indépendante, un suivi de fiches descriptives de tous les aéroports et aérodromes sélectionnés et, ensuite, le développement analytique de chacun des aéroports et aérodromes. La troisième partie, la vision d'ensemble, a comme point de départ les quatre paragraphes précités pour dépasser la perspective individuelle et intégrer toute l'information générée d'un point de vue systémique du réseau qui permettent d'extraire des conclusions analytiques afin de donner du poids aux réflexions et aux propositions recueillies dans le chapitres suivants.

1) Critères de sélection.

Jusqu'à présent, on avait considéré comme des nœuds du réseau aéroportuaire de l'Eurorégion beaucoup moins d'installations que celles qui sont réellement disponibles et en fonctionnement et qui peuvent lui apporter de la valeur. Il est évidement que les aéroports commerciaux (non seulement les aéroports internationaux mais aussi les aéroports régionaux de taille moyenne) accaparent l'immense majorité du trafic aérien de la zone, mais les infrastructures aéroportuaires, comme on l'a indiqué dans les chapitres précédents, offrent un catalogue beaucoup plus large que le trafic de personnes et de charges. Et il faut tenir compte de toutes les possibilités d'exploitation et de spécialisation d'affaires à l'horizon d'un réseau intégré, qui ne soit pas la simple addition de ses membres, mais qui, au contraire, génère des synergies positives au bénéfice de l'ensemble et de tous ceux qui en font partie.

C'est pourquoi cette étude est construite sur la base des aéroports commerciaux, certains d'entre eux ayant une importance internationale. Mais elle tient compte également des potentialités des aéroports commerciaux mineurs, régionaux et de support, ainsi que des aérodromes d'aviation générale à usages divers étant donné que, en mettant en relation des

infrastructures de typologies différentes et réparties sur tout le territoire, les possibilités de développement économique et social de l'espace euro régional se multiplient.

Côté français, où l'éventail de choix est plus important, (et, partant, où il est plus nécessaire d'utiliser des critères de sélection appropriée), on a décidé d'inclure tous les aéroports considérés comme commerciaux par la DGAC et les aéroports et aérodromes d'aviation non commerciale qui : a) ont un niveau de développement majeur (mesurable en fonction du type, de la longueur et de la superficie de la piste, l'existence d'installations aéroportuaires…), b) dont le niveau des développements est comparable au reste des aérodromes identifiés dans le réseau, du côté espagnol, et c) avec un certain degré d'activités économiques liées au secteur aéronautique et surtout à la présence d'entités du domaine aéronautique comme les aéroclubs.

En ce qui concerne le côté sous administration espagnole, il faut avoir présent à l'esprit le fait que l'impulsion que le gouvernement de Catalogne a récemment donné à son réseau aéroportuaire (comme le prévoient la loi sur les aéroports, le plan des aéroports et la création du futur organe gestionnaire des aéroports qui n'auront plus la qualification d'infrastructure d'intérêt général – Sabadell, Gérone et Reus-) va changer de manière significative la physionomie de l'ensemble. Outre ceux déjà connus de Lleida – Alguaire (nouvelle construction) et de la Seu d'Urgell (restructuration de l'aérodrome déjà existant) tous deux à caractère régional et qui vont être réalisés dans un avenir proche, il faut y ajouter l'aéroport des Terres de l'Ebre, prévu également dans le plan des aéroports de 2003 et qui aura également la catégorie de régionale, avec un nouvel aéroport corporatif et d'affaires ainsi que d'une liste étendue d'aéroports et d'aérodromes dont la définition est encore vague. Et, de plus, cela compensera une partie des déficiences que l'espace eurorégional sous administration espagnole présente par rapport à l'espace d'obédience française, avec un nombre et une typologie d'infrastructures plus importants. Les futurs aéroports de Lleida et des Pyrénées ont tenu compte des changements prévus par l'entrée en vigueur de cette série de mesures – et ce, dans l'attente d'une étude en profondeur du texte du Plan des Aéroports qui pourrait modifier une partie de cette étude dans son état de développement actuel – étant donné que ce sont ce qui présentent le meilleur degré de définition aussi bien au niveau des usages et de la spécialisation que de l'emplacement et qui présentent une taille et un ravitaillement qui les placent en relation directe, non seulement avec le reste des aéroports catalans, mais aussi avec pratiquement tous les nœuds de l'Eurorégion. Et, dans l'objectif de l'étude, on peut prévoir avec une certaine fiabilité la manière dont ils s'intégreront dans le réseau eurorégional déjà existant.

En dehors de la Catalogne, on a considéré qu'il convenait d'intégrer dans cet ensemble le futur aéroport de Castellon, fondamentalement pour deux motifs : parce qu'il a une promotion, une exécution et une exploitation privée (ce qui tranche radicalement avec le modèle prédominant dans l'Etat espagnol) et, en second lieu, en raison du manque d'infrastructures aéroportuaires dans la zone nord de la Communauté Valencienne.

Ceci étant, l'étude doit permettre, en premier lieu et de manière prioritaire, de radiographier l'état de la question aujourd'hui. Mais, étant donné que les conclusions analytiques de l'étude sont faites pour le futur, on a considéré approprié de pointer les changements significatifs qui seront introduits à court et à moyen terme sur la carte du réseau afin de pouvoir projeter correctement l'analyse et offrir une certaine capacité d'anticipation.

Les aéroports et les aérodromes sélectionnés peuvent être situé sur le terrain sur la carte qui suit ce paragraphe d'introduction, dans un résumé graphique de la constellation d'infrastructures aéronautiques prises en considération et qui seront décrites et analysées dans le présent chapitre.

2) Sur la méthodologie suivie

C'est, indubitablement, le problème le plus important à résoudre pour pouvoir offrir une l'information incluse dans ce chapitre. Le scénario prévu est fortement conditionné par une série de facteurs qui rendent la recherche difficile : informations dispersées, données non homologables ni comparables, données faiblement contrastées, informations d'accès restreint, coexistence d'informations à caractère générique avec une information spécialisée jusqu'à des hauts niveaux de détails… A cause de tout cela, il est presque impossible d'obtenir de manière accessible, non pas une vision de l'ensemble du réseau aéroportuaire de l'Eurorégion, mais une photographie plus ou moins fiable des aéroports eux-mêmes et de composer une image plus ou moins fidèle et complète.

La situation décrite est due à une multitude de facteurs. Certains d'entre eux sont évidents, plus spécialement la faille d'informations qui existe entre les aéroports sous dépendance administrative française et ceux placés sous administration espagnole. Les premiers ne répondent pas à un modèle de gestion centralisée conditionnant une fourniture d'information publique et, bien que la DGAC et d'autres organismes régionaux interviennent dans les infrastructures aéroportuaires, ces derniers jouissent d'un fort degré d'autonomie lorsqu'il s'agit de gérer l'information qu'elle génère. Ce fait, qui a priori devrait être positif, a pour effet que l'information mise à la disposition de l'usager dépend de la capacité (ou même de la volonté)

des gestionnaires aéroportuaires pour la distribuer. Et même s'ils le font avec un degré élevé de transparence, rien ne garantit que l'information obtenue des différents aéroports soit facilement comparable. C'est ainsi que nous pouvons trouver des aéroports qui mettent à la disposition du public de vastes catalogues d'informations qui couvrent pratiquement toutes les zones d'intérêt de l'infrastructure (depuis les origines historiques jusqu'à l'impact économique) et d'autres qui ne sont pratiquement pas présents dans les réseaux publics de communication ou qui, s'ils le sont, offrent des données de basse qualité qui ne permettent pas leur traitement systématique.

A l'autre extrême, il y a les aéroports opérés par AENA. La centralisation de la gestion d'infrastructures aéroportuaires en Espagne arrive à un point tel que l'autonomie des aéroports pour maintenir, par exemple, un site web propre (non intégré dans le contexte de navigation d'AENA et avec des critères d'informations autonomes) est inexistant. Toutefois, le contrôle exercé par AENA sur les aéroports qu'elle gère garantit l'existence de données comparables étant donné qu'elles sont obtenues et exploitées avec les mêmes critères et les mêmes outils (le revers négatif de la médaille est que la marge laissée aux chercheurs est faible si ces attentes ne trouvent pas de réponse dans l'offre rigide d'AENA), alors que la transparence associée à la conception du service public garantie l'accès à l'usager à tout le catalogue de données disponibles. Les aéroports espagnols, fortement contrôlés par l'administration par le biais de l'organisme de gestion des infrastructures aéroportuaires, sont inclus dans les politiques publiques et stratégiques qui se reflètent dans les plans directeurs publiés dans les bulletins officiels sur ordre du Ministre du développement. Un grand nombre d'entre eux va être publié et exécuté au début de la décennie pour adapter les installations existantes à la nouvelle législation aéroportuaire et, ensuite, introduire les améliorations nécessaires pour absorber les volumes de trafics estimés d'ici le milieu de la future décennie. Les plans directeurs sont donc une source d'informations fiables et importantes dans le cadre des aéroports espagnols, ce qui, étant donné le modèle de gestion différencié, ne se reflètent pas du côté français de l'Eurorégion où le développement des aéroports se fait d'une manière autonome par rapport au pouvoir central, encore que les administrations de différents niveaux intervenant sur le territoire y participent fortement.

Outre ces considérations de caractère plus général, la recherche doit résoudre d'autres problèmes. Le défaut de fiabilité des données en est un : bien que les données accessibles au public soient habituellement, bien que réparties sur des plateformes diverses, la reproduction exacte de la donnée que la source elle-même (l'aéroport ou l'organe de gestion) met à la disposition les usagers de ses propres canaux de communication, il existe parfois des divergences entre les données, ce qui oblige à les comparer avec l'origine pour écarter celles qui ne correspondent pas à la réalité. La dispersion des données, d'autre part, a obligé à ne pas

écarter l'utilisation de sources aussi diverses que les textes législatifs ou des références d'hémérothèque, en passant par des serveurs d'informations aéroportuaires d'accès libre (entre autre World Aero Data) et d'autres d'accès restreint (comme par exemple Air Transport Intelligence). De même, on peut trouver des données très détaillées qui font référence à des termes très concrets avec une valeur descriptive très faible, comme par exemple des données météorologiques ou des données relatives à la sécurité aérienne, qui est devenue une préoccupation centrale depuis quelques années) et, en revanche, ne pas disposer de manière simple de descriptifs très évidents et faciles à comprendre pour un public non expert. La collecte de données a été faite à partir de presque toutes les sources disponibles pour ensuite les sélectionner, les ordonner et les présenter afin de générer une nouvelle ressource qui réponde à des besoins et à une perspective différente, délimitée par l'objectif de cette étude.

C'est pour tout cela (en raison des limitations des sources disponibles, mais aussi de la propre volonté de l'étude) que priorité a été donnée à l'intelligibilité, à la capacité de synthèse et à la comparabilité des données sur la précision de ces mêmes données. Ainsi, au moment d'établir plus spécialement les fiches descriptives, l'objectif a été de refléter, en un format unique et maniable, une série de données (de sources et d'origines différentes) qui permet au lecteur d'obtenir une image d'ensemble. La formation des fiches est auto référente : un lecteur étranger à la matière doit pouvoir se construire une image mentale précise de l'aéroport, simplement en combinant les données figurant sur la fiche elle-même.

Et, au delà de la simple description d'aéroports et d'aérodromes, le chapitre développe, à ses paragraphe 3.2 et 3.4, une analyse à caractère plus stratégique de chacune des installations qui font partie du réseau. C'est dans cet espace que figurent les informations importantes mais qui ne rentrent pas dans l'objectif et qui, partant, n'ont pas été indiquées sur la fiche, à savoir celles sui font référence à des séries temporaires longues et, aussi, le développement de ces données descriptives qui caractérisent plus spécialement chacun des aéroports. Un accent spécial été mis sur la volonté de ne pas offrir seulement une photographie statique mais plutôt dans l'optique d'une certaine durabilité de l'étude, en la projetant dans un avenir à moyen terme, sur les stratégies de croissance et de développement de chacun des aéroports, car nous pensons que les politiques définies par les aéroports eux-mêmes de manière autonome conditionnent la future analyse systémique du réseau et le propositions d'avenir qui seront développées dans des chapitres ultérieurs. Le fait de laisser de côté le dynamisme des aéroports et leur ligne directrice pourrait générer de graves erreurs de perceptions qui éloigneraient les analyses et les futures propositions de la réalité du réseau et, partant, réduiraient le potentiel des conclusions de l'étude.

Dans le scénario qui découle de cette note méthodologique, l'exercice de synthèse figurant dans ce chapitre mérite d'être mis en valeur car il offre, peut être pour la première fois, une image panoramique du réseau aéroportuaire de l'Eurorégion, mais aussi des éléments qui le compose, tant au niveau descriptif qu'analytique. Et il le fait depuis une perspective accessible à des publics de non spécialistes.

3) Sur le contenu des fiches descriptives

Ceci étant, nous examinons succinctement l'information offerte par les fiches, tant celles qui se réfèrent à l'aviation commerciale (3.1) que celles qui se réfèrent à l'aviation générale (3.3) :

Partie commune :

- **Nom commercial de l'aéroport, année d'entrée en service et codes internationaux :** en entête de chacune des fiches, on trouvera le nom commercial de chaque aéroport dans la langue d'origine, entre parenthèses, l'année d'entrée en service (quand elle était disponible et, au cas où l'origine historique des installations serait lointaine, le critère de sélection sera toujours l'année d'entrée en fonctionnement des utilisations pour lesquelles il est inclus dans l'étude, par exemple on choisira l'année d'ouverture au trafic commercial même si l'aéroport avait servi précédemment de camp de vols ou de base militaire) et, finalement les codes de IATA et ICAO sous lesquels les installations sont reconnues internationalement.

- **Fiche technique :** la fiche technique inclut, pour les aéroports et les aérodromes, l'information suivante : région de l'Eurégion à laquelle elle appartient, ville de référence (avec le nombre d'habitants actualisé et la distance par rapport aux installations) et la situation géographique (détail des coordonnées géographiques et altitude des installations par rapport au niveau de la mer) ; organe gestionnaire des installations et activité principale (utilisation générique prioritaire des installations, ce paragraphe est développé dans la partie analytique) ; pistes (nombre, dimensions –longueurs et largeurs- et matériaux de la superficie) et installations principales.

  - Pour les aéroports d'aviation commerciale uniquement, on peut également trouver, lorsqu'elle est disponible, une information relative aux avions qui opèrent sur l'aéroport (relative aux données de 2006, on cite tous les modèles d'aéronefs qui dépassent 5 % du volume du trafic), au nombre de lignes aériennes régulières qui opèrent sur cet aéroport et au nombre de destinations directes qui sont offertes.

- Pour les aéroports d'aviation générale uniquement, on peut également trouver : le nom de l'aérodrome ou de l'aéroclub qui a son siège dans les installations de l'aérodrome.

- On peut également trouver sur toutes les fiches, aussi bien d'aviation commerciale que d'aviation générale, une **ortophotographie par satellite** des installations disponibles, fournie par le programme Google Earth. Il faut tenir compte du fait que l'orientation verticale de la page correspond à l'orientation nord sur toutes les photographies de sorte que l'on peut savoir, à simple vue, quelle est l'orientation de la piste.

Uniquement pour les aéroports commerciaux

- **Données de volume de trafic :** tableau synthétique élaboré fondamentalement à partir des données disponibles dans les bases de paiement de l'Air Transport Intelligence et qui offre une information sur le volume de passagers annuel, le volume de charges annuelles et le total annuel de mouvements enregistrés sur l'aéroport. Ainsi, la donnée totale de passagers –en millions de personnes- a été ventilée également en domestiques et internationaux (si il existe un certain décalage entre le total de ces deux données et le total de passagers, cela sera dû au fait que l'on a pas présenté dans le tableau les données correspondantes aux passagers en transit) comme cela a été également réalisé pour les données de volumes de charges –en milliers de tonnes-. Les données de mouvement sont indiquées en valeurs absolues. Dans chacune de ces variables, on a inclus le total annuel de 2006, dernier exercice complet à ce jour, et de 2005 ainsi qu'une colonne centrale avec la variation des valeurs de 2006 par rapport à 2005. L'inclusion des données de 2005 répond à la volonté de placer les dernières données disponibles dans leur contexte mais, malgré cela, on n'a pas inclus de séries temporaires plus longues, étant donné que les fiches n'ont qu'un objectif descriptif et que, s'il y a une affectation significative au niveau des volumes de trafic correspondant à des effets temporaires, ce point sera développé dans le paragraphe analytique.

- **Données de compagnies aériennes :** on a cité les compagnies de trafic régulier, tant de passagers que de charges, les plus importantes dans chacun des aéroports. Ainsi, dans les aéroports espagnols, on présente les cinq premières compagnies classées par volume annuel total –excepté dans le cas de Barcelone ou on en propose deux- . Pour les aéroports français, lorsqu'ils servent à de multiples compagnies aériennes et vu l'impossibilité d'obtenir des données fiables du trafic par compagnie et par aéroport, on a utilisé des indicateurs alternatifs comme l'examen précis de la liste des vols qui, créée

avec les places offertes par modèle d'aéronef utilisé, donne une photographie très fiable des compagnies importantes qui opèrent sur l'aéroport (et même de leur classement).

- **Saisonnalité :** quand il était possible de disposer de données de trafic de passagers de 2006 ventilés mensuellement, on a élaboré un graphique de saisonnalité. D'une part, il présente la répartition mensuelle du volume de trafic absorbé par l'aéroport (la ligne bleue) à partir d'une échelle de valeurs (0 à 20 % sur l'axe gauche des abscisses) commune à tous les aéroports pour faciliter la comparaison. Et d'autre part, la saisonnalité est placée dans son contexte en ce qui concerne le volume total de trafic (les barres de couleur verte) en dimensionnant le graphique à partir des valeurs absolues du trafic, qui différencient significativement chacun des aéroports (sur l'axe droit des abscisses).

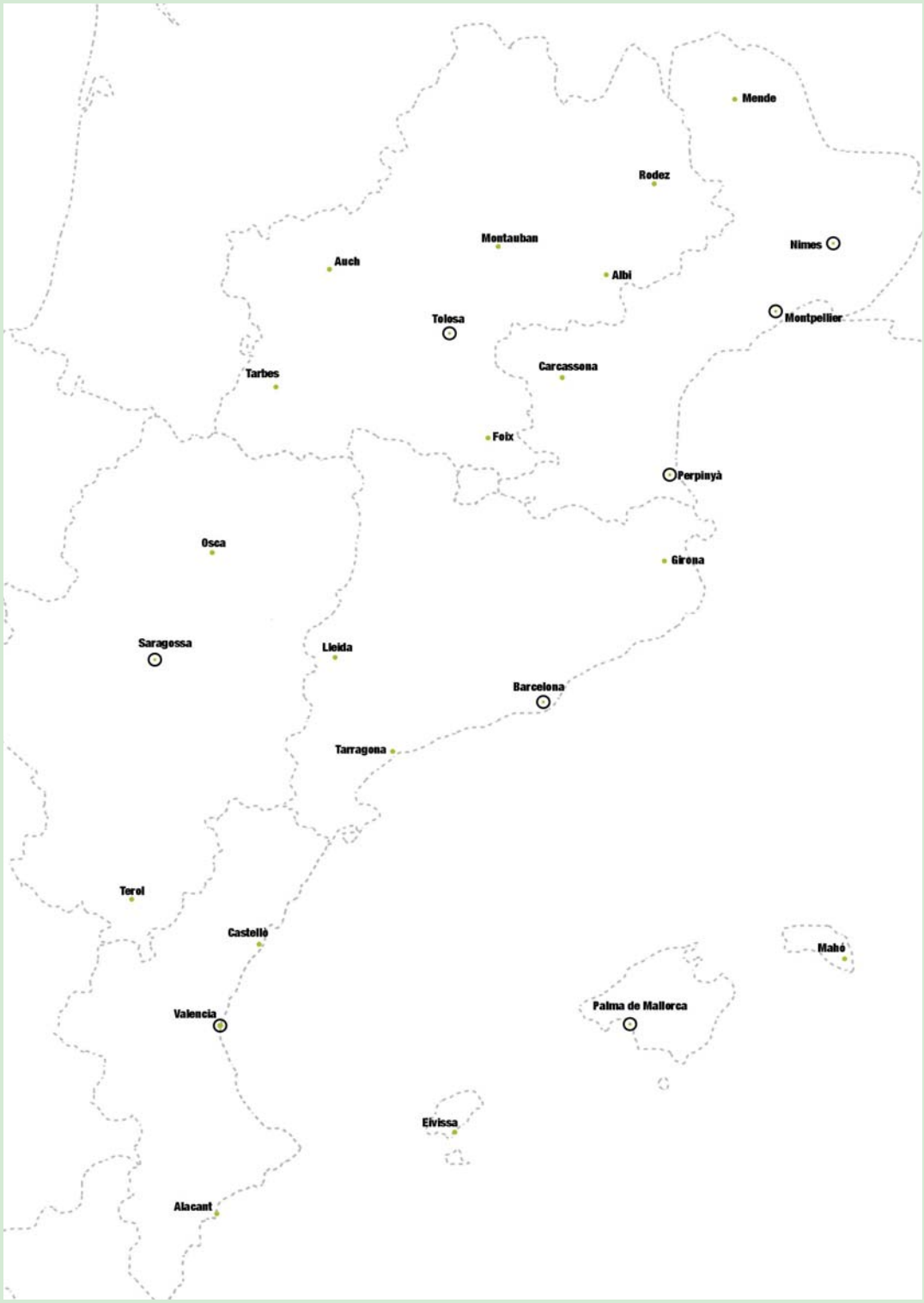
Avertissement sur le contenu des fiches

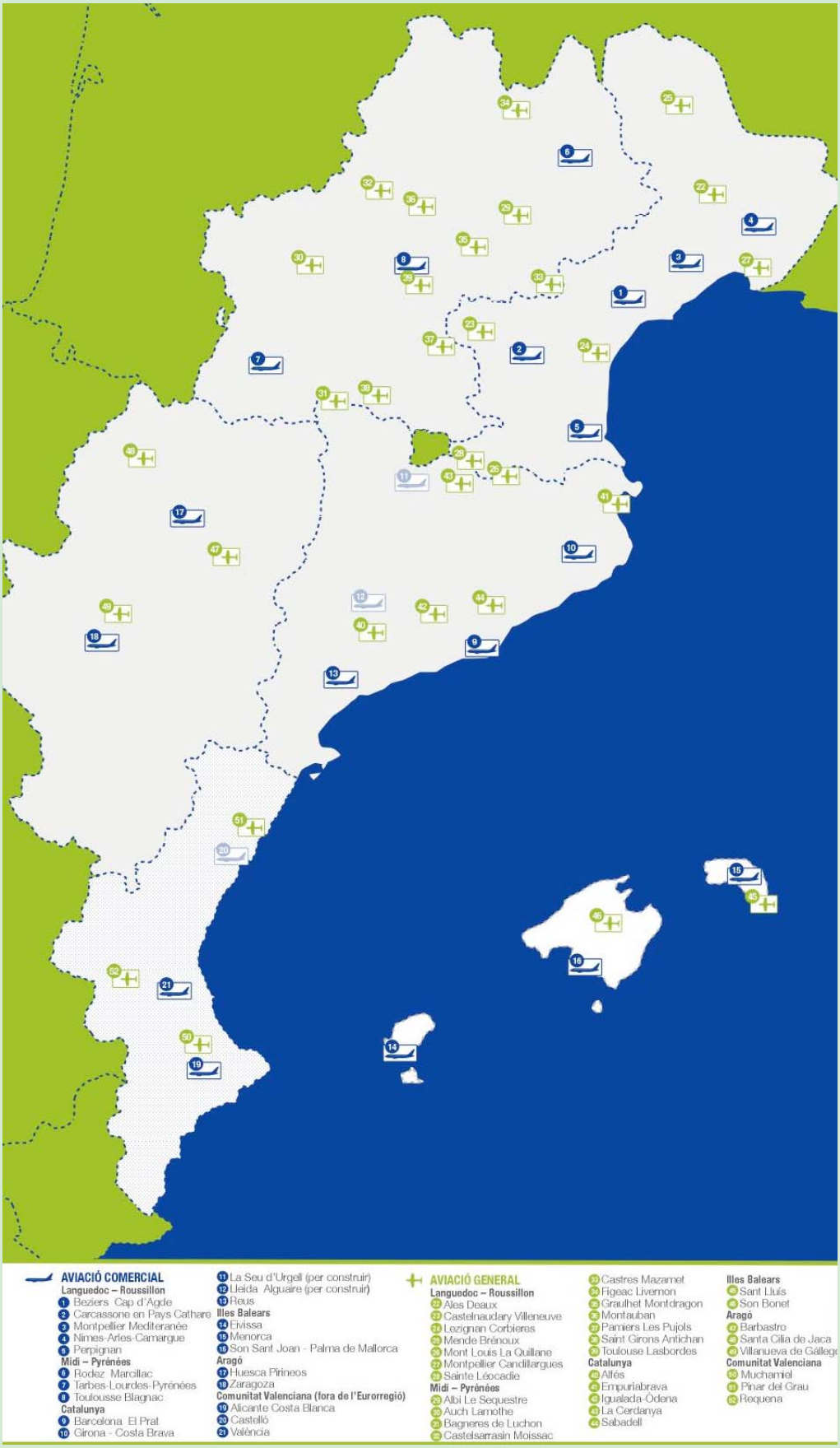
Lors de la compilation des données, nous nous sommes heurtés à certaines difficultés pour recueillir l'information, ce qui a influencé la présentation finale desdites fiches. Cela est plus particulièrement le cas pour les aéroports français car, en raison de la dissémination de leur système aéroportuaire, il a été très difficile d'accéder à des données comparables sous le format utilisé dans la présente étude. Dans le cas des aéroports espagnols, le fait que, jusqu'à présent, leur gestion ait été basée autour d'un seul opérateur aéroportuaire public a facilité l'accès à ce type d'information malgré les problèmes qui peuvent être inhérents à cette situation.

Nous avons essayé de faire en sorte que les données correspondent le plus possible aux données consolidées de l'année 2006. Toutefois, sur certains points concrets, cela n'a pas été entièrement possible. Dans ces cas-là, nous nous sommes référés à des statistiques de l'année 2007 pour compléter l'information indisponible dans certains domaines.

Pour cette compilation de données, nous avons utilisé toutes les sources possibles afin d'obtenir une image précise de la situation aéroportuaire de l'Eurorégion. Cependant, et bien que le résultat final soit satisfaisant, les auteurs de l'étude déclinent toute responsabilité pour les éventuelles erreurs qu'il aurait pu y avoir dans les sources consultées au moment de la compilation. La diversité des sources et des formats utilisés rend également inévitable certaines variations dans les données finales. Ce facteur est un élément qu'une entité de niveau eurorégional devrait tenter d'harmoniser pour faciliter l'analyse des données et établir des comparaisons entre les régions et aéroports les plus utiles et les plus dynamiques dans une perspective d'avenir.

3.1 Les aéroports commerciaux et leurs destinations : fiches descriptives




AVIACIÓ COMERCIAL
Languedoc – Roussillon
1 Beziers Cap d'Agde
2 Carcassone en Pays Cathare
3 Montpellier Mediteranée
4 Nimes-Arles-Camargue
5 Perpignan
Midi – Pyrénées
6 Rodez Marcillac
7 Tarbes-Lourdes-Pyrénées
8 Toulousse Blagnac
Catalunya
9 Barcelona El Prat
10 Girona - Costa Brava
11 La Seu d'Urgell (per construir)
12 Lleida Alguaire (per construir)
13 Reus
Illes Balears
14 Eivissa
15 Menorca
16 Son Sant Joan - Palma de Mallorca
Aragó
17 Huesca Pirineos
18 Zaragoza
Comunitat Valenciana (fora de l'Eurorregió)
19 Alicante Costa Blanca
20 Castelló
21 València
AVIACIÓ GENERAL
Languedoc – Roussillon
22 Ales Deaux
23 Castelnaudary Villeneuve
24 Lezignan Corbieres
25 Mende Brénoux
26 Mont Louis La Quillane
27 Montpellier Candillargues
28 Sainte Léocadie
Midi – Pyrénées
29 Albi Le Sequestre
30 Auch Lamothe
31 Bagneres de Luchon
32 Castelsarrasin Moissac
33 Castres Mazamet
34 Figeac Livernon
35 Graulhet Montdragon
36 Montauban
37 Pamiers Les Pujols
38 Saint Girons Antichan
39 Toulouse Lasbordes
Catalunya
40 Alfés
41 Empuriabrava
42 Igualada-Ódena
43 La Cerdanya
44 Sabadell
Illes Balears
45 Sant Lluís
46 Son Bonet
Aragó
47 Barbastro
48 Santa Cilia de Jaca
49 Villanueva de Gállego
Comunitat Valenciana
50 Muchamiel
51 Pinar del Grau
52 Requena

Fiche

1. Béziers Cap d'Agde

IATA: **BZR** ICAO: **LMFU**

Région: Languedoc Roussillon
Ville: Béziers (72.400 hab) à 10 km
Situation géographique: 43°19'24''N – 03°21'12''E, 17 mètres d'altitude

Organe de gestion: CCI Béziers, Saint Pons
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

Pistes	Dimensions	Superfície
1	2000x45 m	Asphalte

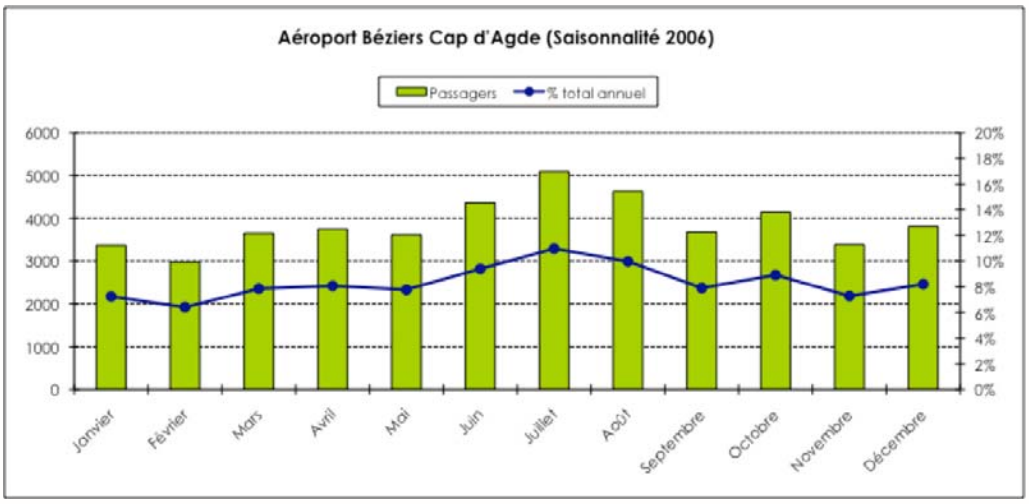
Installations principales: 1 terminal de passagers, 1 salle d'embarquement, zone de services, 11.000 m2 stationnement pour aéronefs, zone de ravitaillement

Aéronefs (Oct. 2007): ATR42-500 (100%)

 # Destinations directes: 2 **# Compagnies régulières:** 1

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	0,046	0,046	0,0003	-	-	-	22.072	1.928	20.144
Variation	7,3%	7%	73%	-	-	-	-7,6%	-1,5%	-1,4%
2005	0,043	0,043	0,0002	-	-	-	23.899	1.929	21.970

Principales compagnies de passagers: Airlinair, Ryanair, Cimber Air
Principales compagnies de charges: -



2. Carcassonne en Pays Cathare

IATA: **CCF** ICAO: **LMFK**

Région: Languedoc Roussillon
Ville: Carcassonne (44.000 hab) à 3 km
Situation géographique: 43°12'56''N - 02°18'30''E, 131 mètres d'altitude

Organe de gestion: CCI Carcassonne
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

Pistes	Dimensions	Superficie
2	2050x45 m 800x30 m	Asphalte Herbe

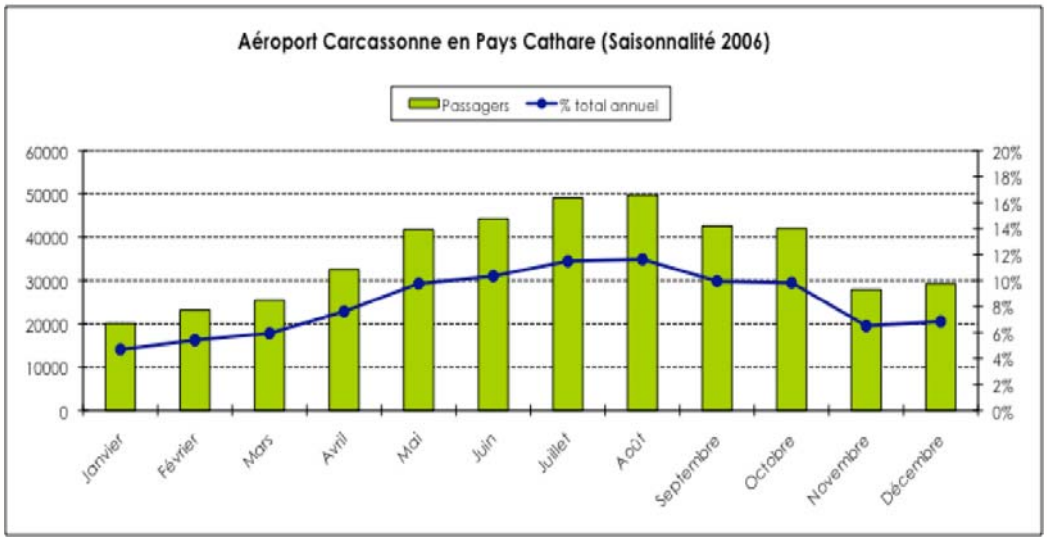
Installations principales: 1 terminal de passagers, zone de traitement de charge, 15.000 m^2 de stationnement pour aéronefs, zone de services, zone de ravitaillement

Aéronefs (Oct. 2007): Boeing 737 800 pas. (100%)

 # Destinations directes: 6 **# Compagnies régulières:** 1

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	0,427	0,26	0,0003	-	-	-	23.499	2.960	21.118
Variation	25,2%	-38,4%	25,3%	-	-	-	3,1%	24,3%	0,7%
2005	0,342	0,34	0,0004	-	-	-	24.216	2.381	21.256

Principales compagnies de passagers: Ryanair
Principales compagnies de charges: -



3. Montpellier Méditerranée (1938)

IATA: **MPL** ICAO: **LFMT**

Région: Languedoc Roussillon
Ville: Montpellier (244.300 hab) à 7 km
Situation géographique: 43º34'59''N – 03º57'40'' E, 5 mètres d'altitude

Organe de gestion: CCI Montpellier
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

Pistes	Dimensions	Superfície
2	2600x50 m 1100x30 m	Asphalte

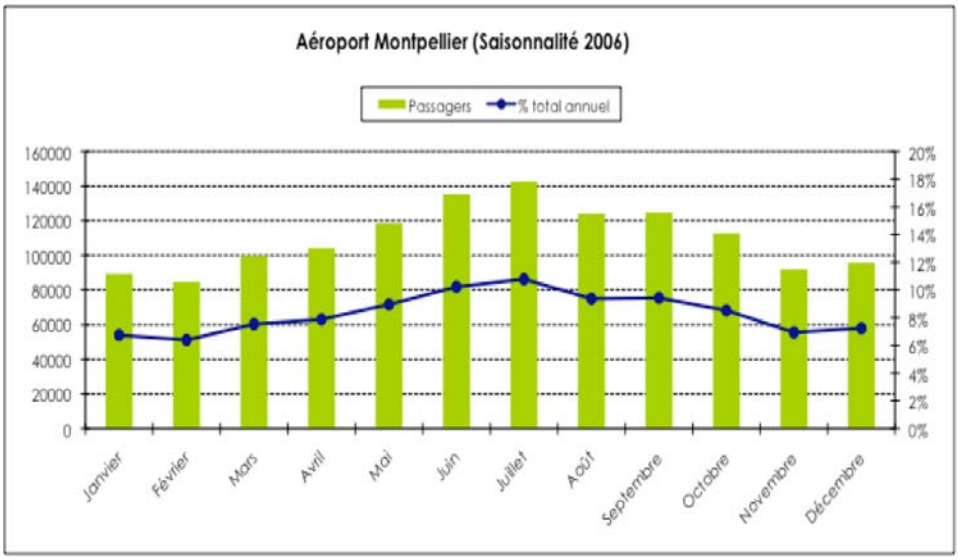
Installations principales: 2 terminaux de passagers, 1 terminal de charge, 2400 places de staationnement, zone de commerce et de services, zone de ravitaillement, de maintenance et de ráparation

Aéronefs (Oct. 2007): Airbus A319 (25,5%), Airbus A320 (15,7%), Airbus A318 (11,8%), Embraer RJ145 (9,8%) Boeing 737 (7,8%)

 # Destinations directes: 10 **# Compagnies régulières:** 5

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	1.323	1.022	0.300	6,1	2.1	0.1	98.620	16.133	82.487
Variation	0,9%	1,7%	3,4%	-16%	-	-	18,6%	7,4%	21,0%
2005	1.311	1.005	0.299	7.1	-	-	83.179	15.018	68.161

Principals companyies de passatgers: Air France, British Airways, Ryanair, Europe Air Lines, Royal Air Marroc, Easyjet, Transavia, Sterling Airlines, Iberia
Principals companyies de càrrega: Air France, Jet Services, Europairpost, Geodis Overseas, Groupe SDV



Fiche

4. Nîmes - Arles - Camargue

IATA: **FNI** ICAO: **LFTW**

Région: Languedoc Roussillon
Ville: Nîmes (143.000 hab) à 12 km
Situation géographique: 43°45'26N - 04°28'58E, 94 mètres d'altitude

Organe de gestion: Veolia Transport
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

Pistes	Dimensions	Superfície
1	2440x45 m	Béton

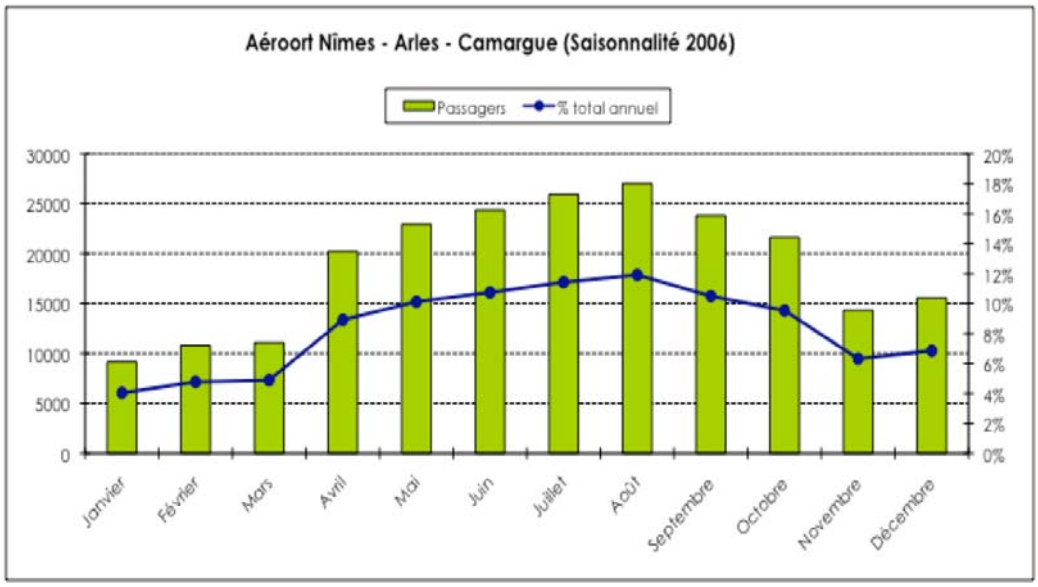
Installations principales: 1 terminal de passgers, zone commerciale et de services, 550 places de stationnement, 52.800 m^2 de stationnement pour aéronefs, zone de ravitaillement, de maintenance et de réparation d'aéronefs,1 terminal de charge

Aéronefs (Oct. 2007): Boeing 737 800 pas. (100%)

 # Destinations directes: 4 **# Compagnies régulières:** 1

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	0,227	0,001	0,225	-	-	-	10.580	1.936	8.644
Variation	10,2%	-50%	10,3%	-	-	-	473,7%	4,99%	-
2005	0,206	0,002	0,204	-	-	-	1.844	1.844	-

Principales compagnies de passagers: Ryanair
Principales compagnies de charges: -



5. Perpignan Rivesaltes (1910)

IATA: **PGF** ICAO: **LFMP**

Région: Languedoc Roussillon
Ville: Perpignan (116.700 hab) à 5 km
Situation géographique: 42°44'27''N - 02°52'01''E, 43 mètres d'altitude

Organe de gestion: CCI Perpignan-Pyreneées Orientales
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

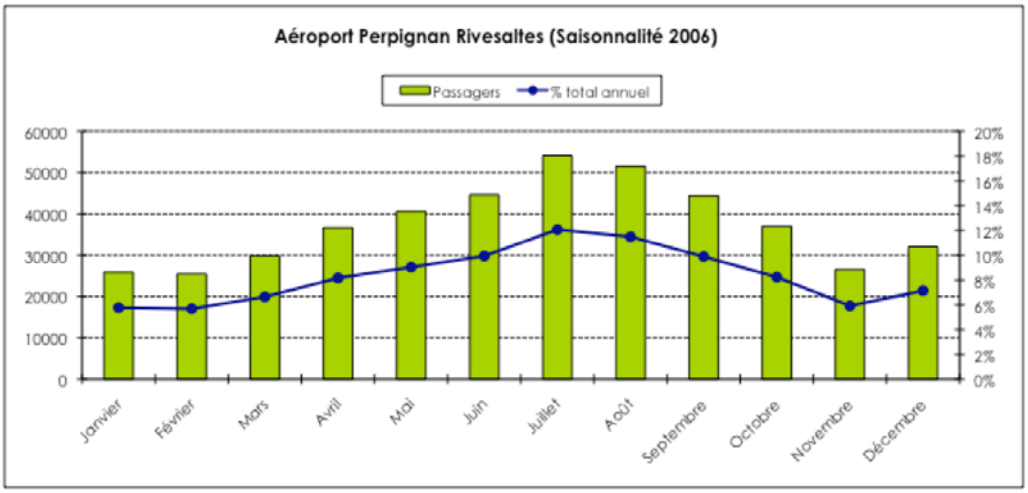
Pistes	Dimensions	Superficie
2	2500x45 m 1265x20 m	Asphalte

Installations pricipales: 1 terminal passagers, 1 terminal de charge, zone de maintenance et de ravitaillement, zone commerciale, 780 places de stationnement

Aéronefs (Oct. 2007): Airbus A319 (30,8%), Boeing 737-500 pax. (15,4%), Airbus A320 (15,4%), Boeing 737-800 pax. (15,4%), Embraer 195 (7,7%), Fokker 100 (7,7%), De Havilland DCH 8-400 (7,7%)
 # Destinations directes: 4 **# Compagnies régulières:** 4

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	0,449	-	-	-	-	-	29.967	4.628	25.339
Variation	4,7%						-1,9%	4,4%	-3%
2005	0,429	-	-	-	-	-	30.547	4.432	26.115

Principals companyies de passatgers: Air France, Ryanair, Flybe, BmiBaby
Principals companyies de càrrega: CTS, Danzas, TAT Express, Germond Services



Fiche

6. Rodez Marcillac

IATA: **RDZ** ICAO: **LFCR**

Région: Midi Pyrénées
Ville: Rodez (30.000 hab) à 12 km
Situation géographique: 44°24'28''N – 02°28'58'' E, 581 mètres d'altitude

Organe de gestion: Syndicat Mixte AIR12
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

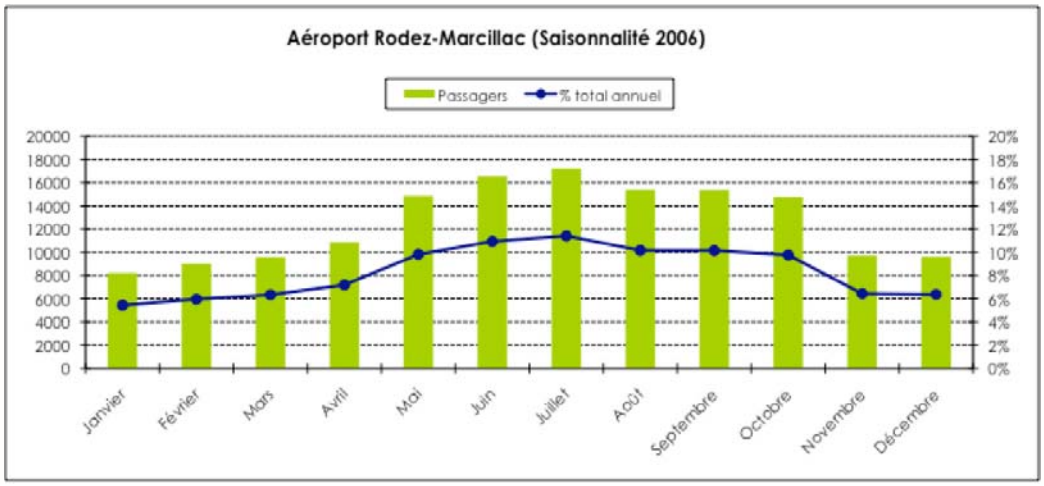
Pistes	Dimensions	Superficie
2	2040x45 m 800x85 m	Asphalte Herbe

Installations principales: 1 terminal de passagers, zone de services, 300 places de stationnement de véhicules, 13.000 m2 de stationnement pour aéronefs, 11.500 m2 aviation générale, zone de ravitaillement et de maintenance, 1 terminal de charge

Aéronefs (Oct. 2007): CRJ700, B737 800 pas., Beechcraft 1900D
 # Destinations directes: 3 **# Compagnies régulières:** 3

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	0,148	0,082	0,067	-	-	-	26.728	4.191	22.537
Variation	-5,5%	0,5%	-12%	-	-	-	13,3%	-0,1%	16,2%
2005	0,157	0,081	0,076	-	-	-	23.592	4.195	19.397

Principales compagnies de passagers: Brit Air (50%), Ryanair (44%), Hex'air (4%)
Principales compagnies de charges: -



Fiche

7. Tarbes - Lourdes - Pyrénées (1958)

IATA: **LDE** ICAO: **LFBT**

Région: Midi Pyrénées
Ville: Tarbes (46.300 hab) à 10 km
Situation géographique: 43°11'06''N - 00°00'07''E, 384 mètres d'altitude

Organe de gestion: CCI Tarbes et Haute Pyrénées
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

Pistes	Dimensions	Superfície
1	3000X45 m	Asphalte

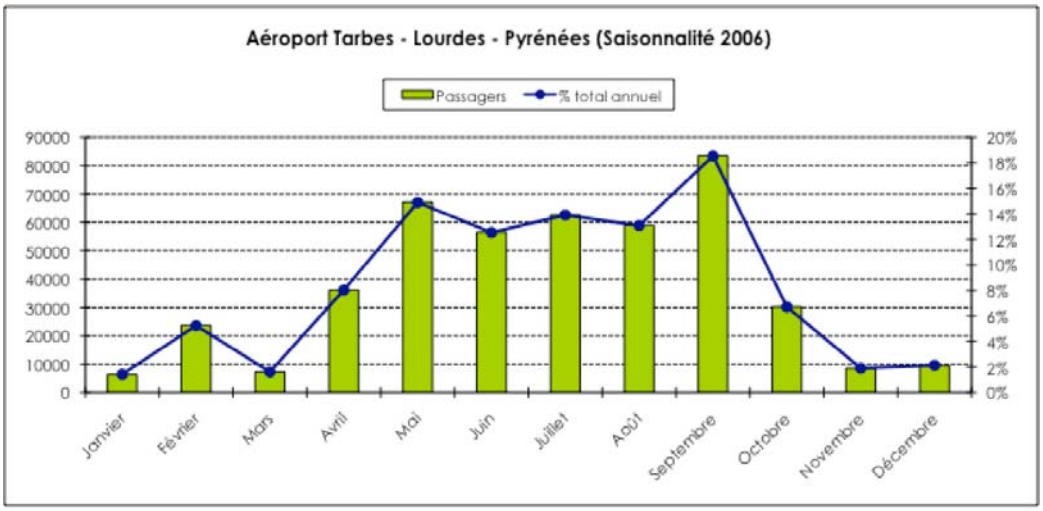
Installations principales: 1 terminal de passagers, 62.000m2 de stationnement pour aéronefs, 10 portes d'embarquement, zone de services et commerciale, 750 places de stationnement, 1 terminal de charge, zone de ravitaillement et de maintenance

Aéronefs (Oct. 2007): Canadair Regional Jet 700 (100%)

 # Destinations directes: 1 **# Compagnies régulières:** 2

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	0,451	0,097	0,353	-	-	-	25.711	5.402	20.309
Variation	2,4%	9%	-5,4%	-	-	-	0,2%	-0,6%	0,5%
2005	0,462	0,089	0,373	-	-	-	25.649	5.433	20.216

Principales compagnies de passagers: Air France, Air Mediterranée
Principales compagnies de charges: -



8. Toulouse Blagnac (1939)

IATA: **TLS** ICAO: **LFBO**

Région: Midi Pyrénées
Ville: Toulouse (900.000 hab) à 8 km
Situation géographique: 41°54''23'N - 02°45'48''E, 143 mètres d'altitude

Organe de gestion: Aéroport de Toulouse S.A.
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

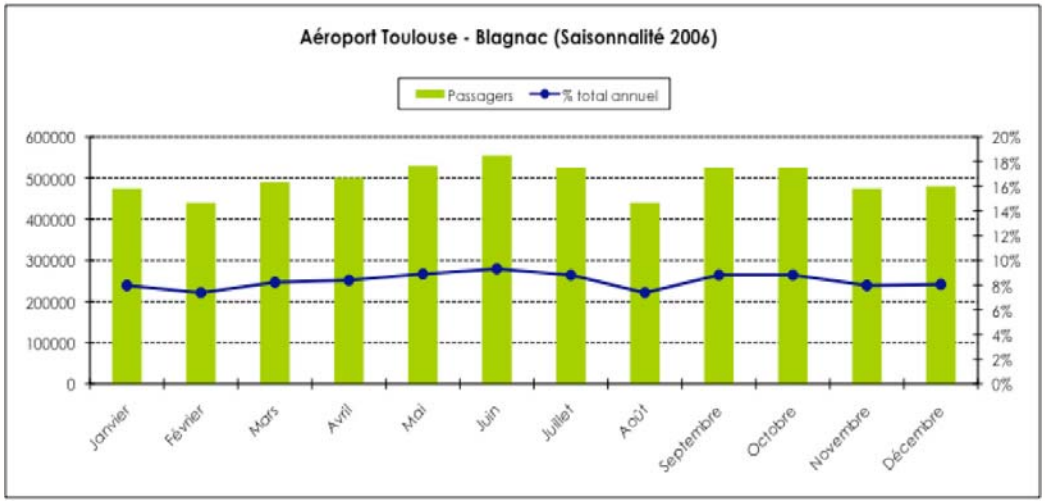
Pistes	Dimensions	Superficie
2	3500x75 m 3000x60 m	Asphalte

Installations principales: 3 terminaux de passagers, 25 portes d'embarquement, zone commerciale et de services, 7800 places de stationnement, 18000 m^2 de traitement des marchandises, 5200 m^2 aviation générale, services d'assistance et ravitaillement

Aéronefs (Oct. 2007): Airbus A319 (17,75%), Airbus A320 (15%), Canadair Regional Jet 700 (6,93%)
 # Destinations directes: 41 **# Compagnies régulières:** 31

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Altres
2006	5.957	3.796	2.100	58.7	-	-	97.324	79.962	17.362
Variation	2,7%	2,5%	2,8%	4%			2,6%	0,8%	11,7%
2005	5.800	3.705	2.043	56.4	25.7	25.4	94.868	79.330	15.538

Principales compagnies de passagers: Air France, Easyjet, Twinjet, Iberia, Lufthansa, British Airways, KLM
Principales compagnies de charges: Air France Cargo, Jet Services, TNT, DHL, Europe Airpost, Uniair Enterprise



9. Barcelone El Prat (1927)

IATA: **BCN** ICAO: **LEBL**

Région: Catalogne
Ville: Barcelone (1.605.000 hab) à 10 km
Situation géographique: 41°17'49''N - 02°04'42''E
4 mètres d'altitude

Organe de gestion: AENA
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

Pistes	Dimensions	Superficie
3	3552x45 m 2660x60 m 2540x45 m	Asphalte

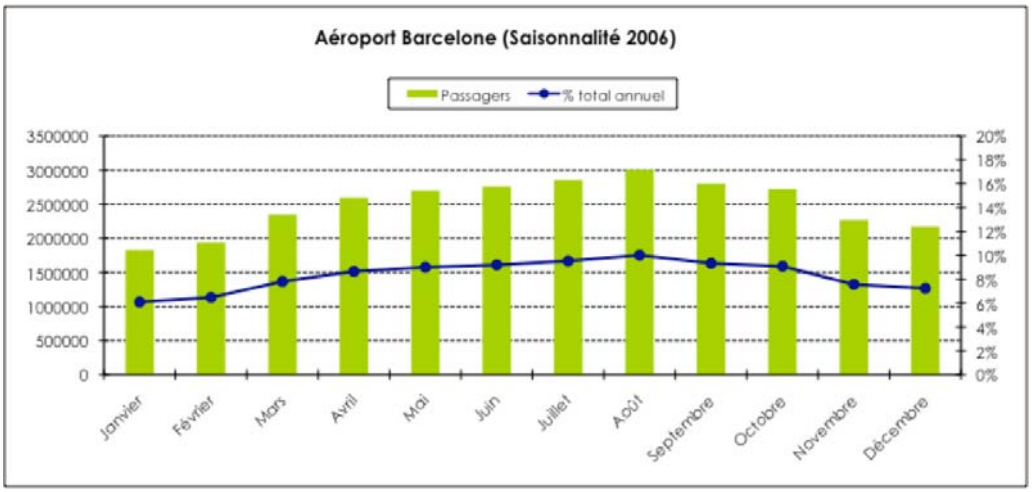
Installations principales: 3 terminaux, 59 portes d'embarquement, 12.500 places de stationnement, zone commerciale et de services

Aéronefs: Airbus A320 (27,6%), Canadair CRJ 200 (6,2%), McDonell Douglas MD 87 (6,1%), Airbus A319 (6%), Boeing 737-800 (5,7%)

#Destinations directes:137 **# Compagnies régulières:** 91

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	30,001	14,370	15,465	99	20,2	73,2	327.636	324.094	3.542
Variation	10,6%	7,5%	13,6%	1,8%	-10,2%	8,1%	6,4%	6,4%	9,7%
2005	27,122	13,368	13,574	97.2	22,5	67,7	307.798	304.570	3.228

Principales compagnies de passagers: Iberia (30,3%), Spanair (13,1%), Air Europa (7,7%), Vueling (7,1%), Easyjet (4,7%), Lufthansa (3,6%), Air Nostrum (3,5%), Air France (2,8%), British Airways (2,1%), Alitalia (1,9%)
Principales compagnies de charges: UPS (15,0%), Iberia (14,3%), Cargolux (13,1%), European Air Transport (11,1%), Lufthansa (6,3%)



10. Girona Costa Brava (1967)

IATA: **GRO** ICAO: **LEGE**

Région: Catalogne
Ville: Gérone (900.000 hab) à 13 km
Situation géographique: 41°54''23'N - 02°45'48''E, 143 mètres d'altitude

Organe de gestion: AENA
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

Pistes	Dimensions	Superfície
1	2400x45 m	Asphalte

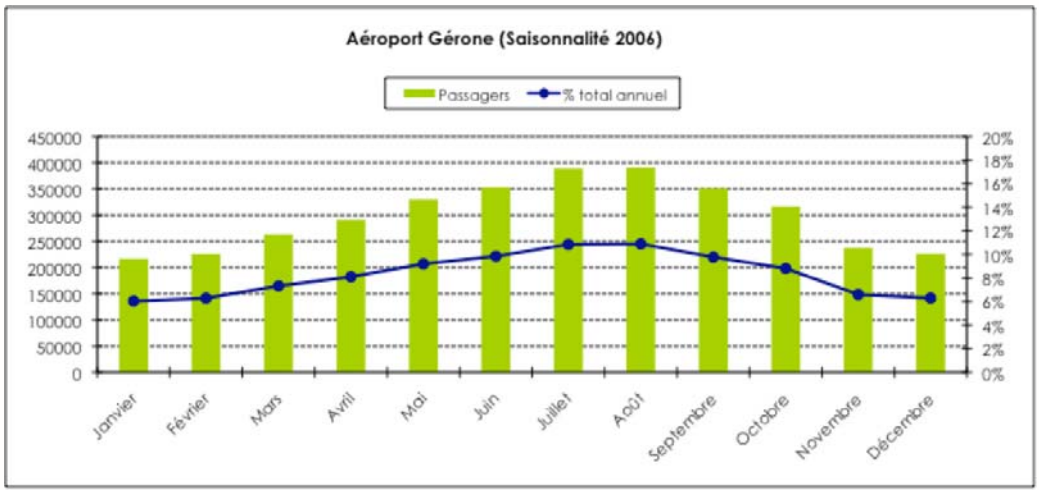
Installations principales: 50 plateformes, 1 terminal de passagers (25 guichets, 8 portes d'embarquement), 1 terminal de charge, 1100 places de stationnement

Aéronefs: Boeing 737 (59,6%), Aviation général (12,3%), Cessna (4,7%), Airbus A320 (2,5%)

 # Destinations directes: 49 **# Compagnies régulières:** 7

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	3,593	0,005	3,586	0,5	-	0,5	33.436	24.883	8.553
Variation	2,2%	66,7%	2,1%	150%		150%	4,1%	2,3%	9,6%
2005	3,517	0,003	3,511	0,2	-	0,2	32.119	24.319	7.800

Principales compagnies de passagers: Ryanair (86,2%), Transavia (2,5%), Thomsonfly (2,3%), Mytravel Airways (1,1%), Greece Airways (0,8%)
Principales compagnies de charges: Awsaj Aviation Service (86,0%), Aero Nova (3,0%), Heli Air (2,1%), Aerovis Airline (1,6%), Arcus Air Logistic (1,3%)



Fiche

11. Reus (1992)

IATA: **REU** ICAO: **LERS**

Région: Catalogne
Ville: Reus (104.800 hab) à 4 km
Situation géographique: 41°08'50''N - 01°10'01''E, 71 mètres d'altitude

Organe de gestion: AENA
Activité principale: Comercial passatgers xàrter

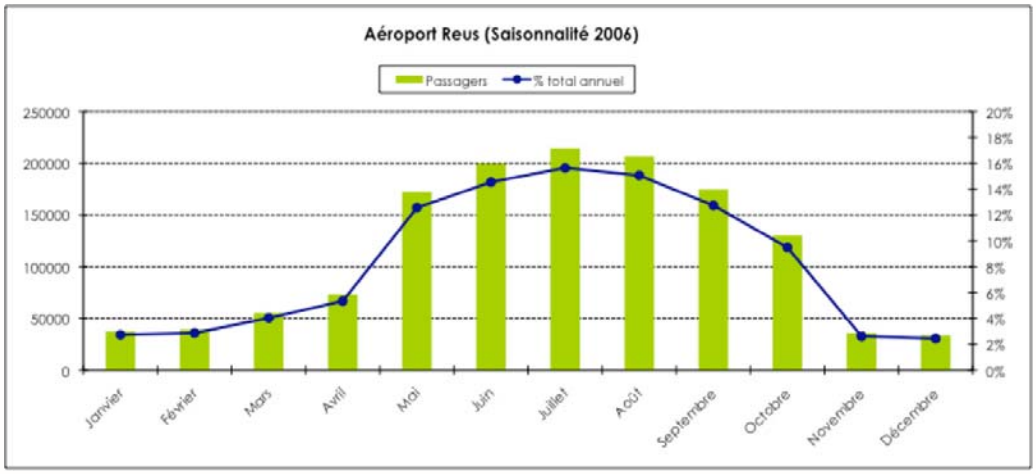
Pistes	Dimensions	Superfície
1	2455x45 m	Asphalte

Installations principales: 1 terminal de passagers, 5 plateformes pour aéronefs, zone de ravitaillement et d'assistance, zone commerciale et de services

Aéronefs: Aviation générale (31,7%), Boeing 737 (19,6%), Piper (11,41%), Cessna (4,7%), Airbus A320 (4,2%)
 # Destinations directes: 6 **# Compagnies régulières:** 2

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	1,377	0,027	1,344	-	-	-	24.894	9.762	15.132
Variation	0,2%	-43%	1,4%	-	-	-	1,7%	-0,9%	3,4%
2005	1,374	0,047	1,325	-	-	-	24.481	9.841	14.640

Principales compagnies de passagers: Ryanair (46,6%), Thomsonfly (10,7%), First Choice (10,1%), Futura International (6,4%), Mytravel Airways (5,2%)
Principales compagnies de charges: First Choice, Mytravel Airways, Thomas Cook Airlines, Air Nostrum



Fiche

12. Eivissa (1949)

IATA: **IBZ** ICAO: **LEIB**

Région: Iles Baléares
Ville: Ibiza (42.900 hab) à 7 km
Situation géographique: 38°52'22''N . 01°22'23''E, 6 mètres d'altitude

Organe de gestion: AENA
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

Pistes	Dimensions	Superfície
1	2800x45	Asphalte

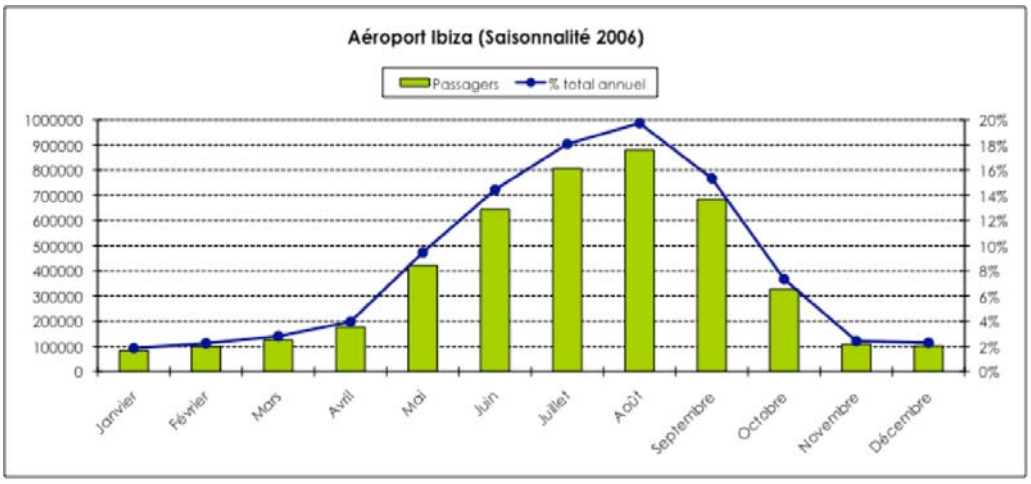
Installations principales: 1 terminal passagers, 25 plateformes pour aéronefs, zone commerciale et de services, 500 places de stationnement pour véhicules, 1 terminal de charge, 1 terminal d'aviation générale

Aéronefs: Airbus A320 (13,8%), De Havilland Dash 8 (10,7%), Boeing B737 (10,2%), ATR 72 (5,6%) , Airbus A319 (4,4%)

 # Destinations directes: 40 **# Compagnies régulières:** 18

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	4,447	1,921	2,488	4,5	4,2	0,2	54.146	48.382	5.764
Variation	7,1%	10,1%	4,3%	0%	0%	0%	9,2%	11,3%	-6,2%
2005	4,151	1,745	2,386	4,5	4,2	0,2	49.603	43.455	6.148

Principales compagnies de passagers: Spanair (10,8%), Thomsomfly (10%), Iberia (9,8%), Air Nostrum (9,6%), Air Europa (8,7%)
Principales compagnies de charges: Swiftair (26,5%), Iberia (20,6%), CAN Alair (19,1%), Alaire (9,9%), Spanair (7,3%)



Fiche

13. Minorque (1969)

IATA: **MAH** ICAO: **LEMH**

Région: Iles Baléares
Ville: Minorque (27.900 hab) à 4 km
Situation géographique: 39°51'45''N - 04°13'07''E, 91 mètres d'altitude

Organe de gestion: AENA
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

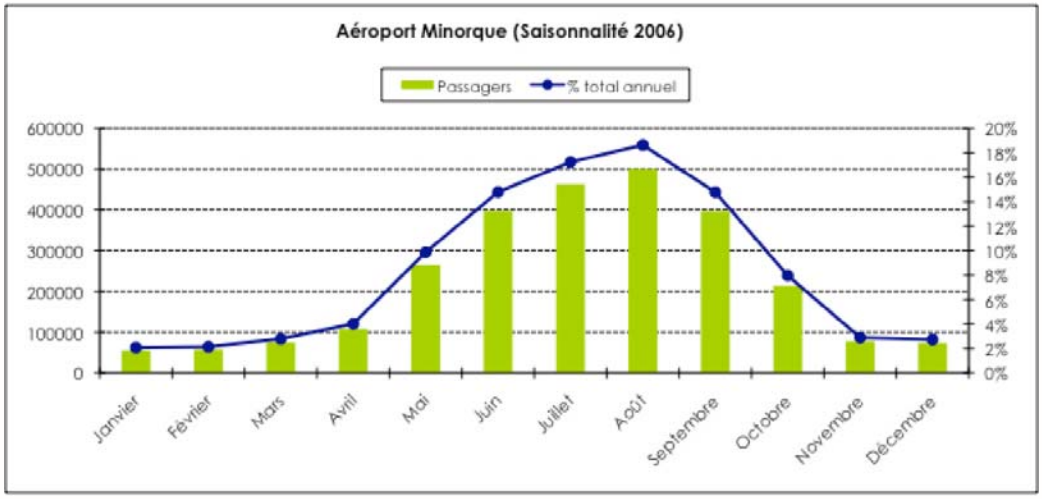
Pistes	Dimensions	Superfície
2	2350x45 m 2100x45 m	Asphalte

Installations principales: 1 terminal de passagers, 1 terminal de charge, 15 plateformes pour aéronefs, 700 places de stationnement, zone commerciale et de services, zone de maintenance et de ravitaillement

Aéronefs: Do Havilland Dash 8 (14,2%), Airbus A320 (11,4%), Boeing 737 (9,1%), ATR 72 (8,1%), Boeing 757 (5,6%), Mcdonell Douglas MD 87 (5,4%)
 # Destinations directes: 16 **# Compagnies régulières:** 17

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	2.686	1.250	1.409	3.8	3.6	-	32.920	30.527	2.393
Variation	3,87%	11,7%	-2,9%	0%	-5,3%		11,9%	13,0%	-1,3%
2005	2.586	1.119	1.451	3.8	3.8	0.1	29.426	27.002	2.424

Principales compagnies de passagers: Air Nostrum (11,6%), Iberia (11,6%), Spanair (9,6%), Air Europa (8,8%), Thomsonfly (8,2%)
Principales compagnies de charges: CAN Alair (35,8%), Iberia (25,9%), Líneas Aéreas Alaire (16,2%), Swiftair (14,0%)



14. Son Sant Joan Palma de Mallorca (1959)

IATA: **PMI** ICAO: **LESJ**

Région: Iles Baléares
Ville: Palma de Majorque (407.100 hab) a 8 km
Situation géographique: 39°33'06''N - 02°44'19''E, 10 mètres d'altitude

Organe de gestion: AENA
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

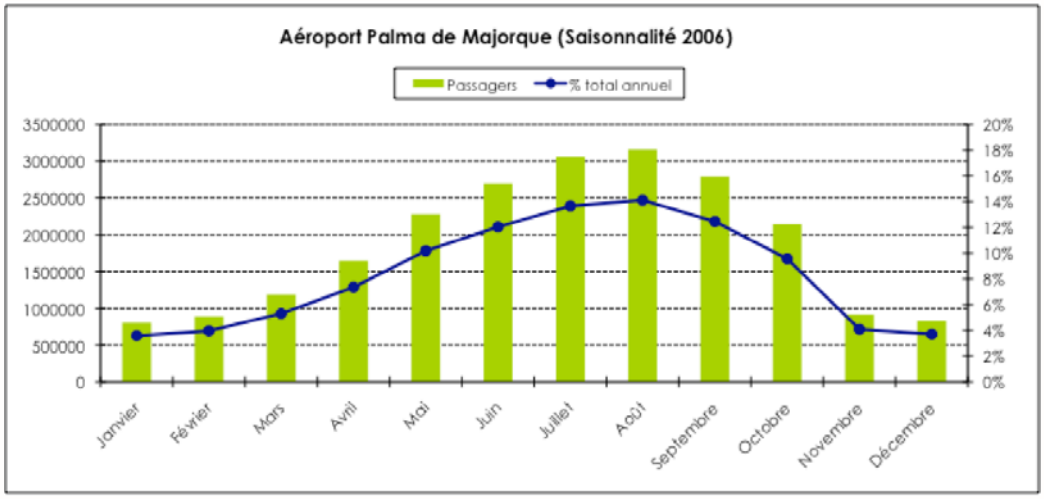
Pistes	Dimensions	Superficie
2	3270x45 m 3000x45 m	Asphalte

Installations principales: 2 terminaux de passagers, 85 plateformes pour aéronefs, 204 guichets, 68 portes d'embarquement, zone commerciale et de services, 5.300 places de stationnement pour véhicules, 2 terminaux de charge

Aéronefs: Boeing 737 (32%), Airbus A320 (15,3%), De Havilland Dash 8 (5,4%), Airbus A319 (4%), Boeing 757 (3,9%)
#Destinations directes: 93 **# Compagnies régulières:** 42

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	22,40	6,382	16,01	26,2	19,6	2,8	190.280	188.372	1.908
Variation	5,5%	6,3%	5,2%	5,2%	7,1%	3,7%	4,5%	4,7%	-9,4%
2005	21,23	6,001	15,22	24,9	18,3	2,7	182.009	179.903	2.106

Principales compagnies de passagers: Air Berlin (22,87%), Air Europa (10,87%), Condor Flungdienst (7,41%), Spanair (6,64%), Hapag-Lloyd Fluggesellschaft (5,54%), Iberia (4,57%)
Principales compagnies de charges: Swiftair (24,74%), Alair (13,25%), Spanair (12,63%), Alaire (10,66%), Air Europa (9,08%)



Fiche

15. Huesca Pirineos (2000)

IATA: - ICAO: **LEHC**

Région: Aragon
Ville: Huesca (49.300 hab) à 10 km
Situation géographique: 42°04'57''N – 00°19'18''W, 539 mètres d'altitude

Organe de gestion: AENA
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

Pistes	Dimensions	Superfície
1	2100x45	Asphalte

Installations principales: 1 terminal de passagers, 159 places de stationnement, 4 guichets de facturation, 1 porte d'embarquement, zona d'aviation générale

Aéronegs: -

 # Destinations directes: - # Compagnies régulières: -

DADES NO DISPONIBLES

Principales compagnies de passagers: -
Principales compagnies de charges: -

DADES NO DISPONIBLES

16. Saragosse (1947)

IATA: **ZAZ** ICAO: **LEZG**

Région: Aragon
Ville: Saragosse (667.000 hab) à 10 km
Situation géographique: 41°39'58''N - 01°02'30''W, 263 mètres d'altitude

Organe de gestion: AENA
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

Pistes	Dimensions	Superfície
2	3718x45 m 3000x45 m	Asphalte

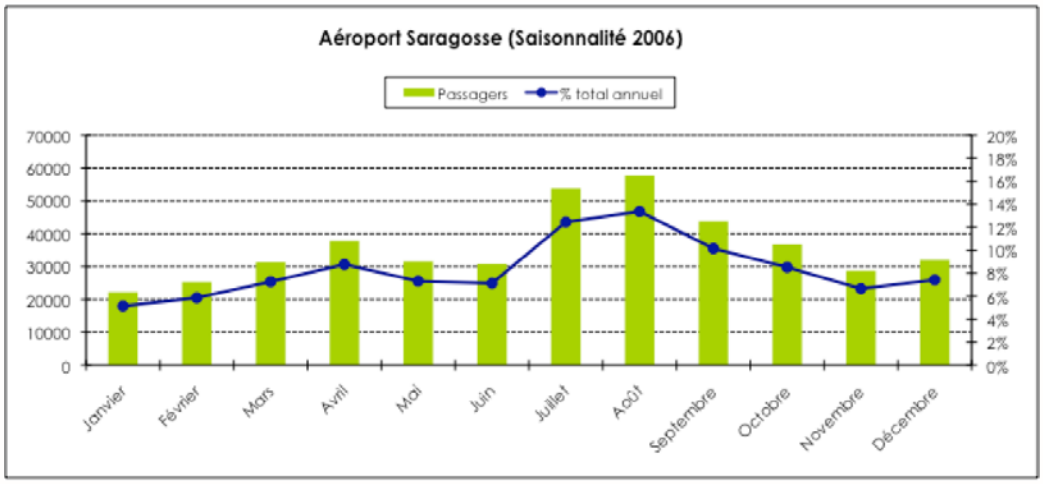
Installations principales: 1 terminal de passagers, 6 guichets de facturation, 3 portes d'embarquement, zone commerciale et de services, 410 places de stationnement, 1 terminal de charge

Aéronefs: Boeing 737 (18,7%), Canadair CRJ 200 (13%), Aviation générale (11,5%), Cessna (9,6%), Piper (7,2%)

 # Destinations directes: 12 **# Compagnies régulières:** 4

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	0.432	0.171	0.258	5.9	1.0	5.0	11.405	7.113	4.292
Variation	13,7%	8,9%	17,8%	51,3%	66,7%	56,2%	15,2%	27,1%	-0,26%
2005	0.380	0.157	0.219	3.9	0.6	3.2	9.901	5.598	4.303

Principales compagnies de passagers: Ryanair (47,5%), Air Europa (24,6%), Air Nostrum, (10,0%), Iberworld (5,1%), Spanair (2,0%)
Principales compagnies de charges: MK Aircargo (29,1%), Air France (26,8%), TNT (17,0%), Swiftair (12,5%), Saudi Arabien Airlines (5,1%)



17. Alicante Costa Blanca (1967)

IATA: ÀLC ICAO: LEAL

Région: Communauté Valencienne
Ville: Alicante (322.400 hab) à 9 km
Situation géographique 38°16'56''N - 00°32'29''W, 42 mètres d'altitude

Organe de gestion: AENA
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

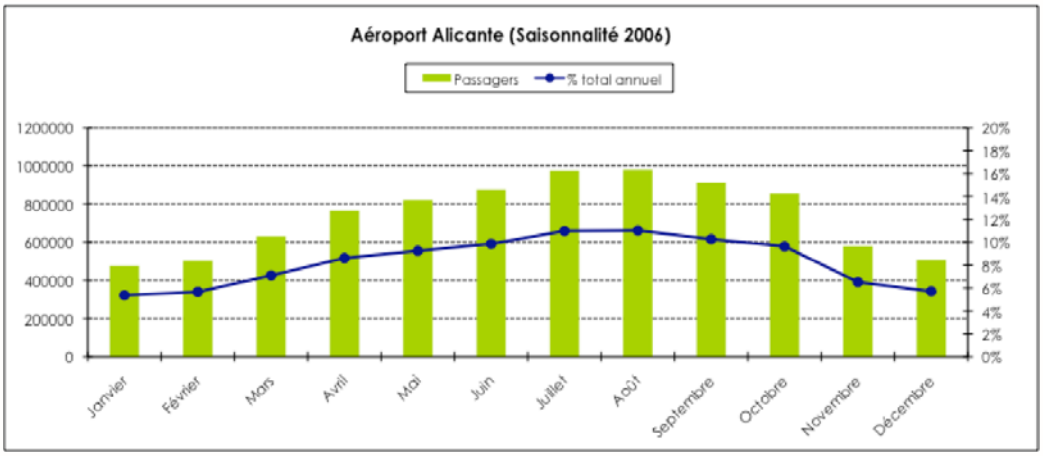
Pistes	Dimensions	Superfície
1	3000x45	Asphalte

Installations principales: 2 terminaux de passagers, 42 guichets de facturation, 13 portes d'embarquement, zone commerciale et de services, 27 plateformes pour aéronefs, 1 terminal de charge, 2.000 places de stationnement de véhicules
Aéronefs: Boeing 737 (21,6%), Airbus A320 (13,9%), Airbus A319 (11,3%), Airbus A321 (5,8%), Boeing 757 (5,6%)

 # Destinations directes: 75 **# Compagnies régulières:** 35

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	8,883	1,926	6,943	4,9	3,5	1,5	76.816	73.712	3.104
Variation	1,1%	11,5%	-1,4%	-5,8%	-2,8%	-6,3%	0,9%	2,4%	-24,3%
2005	8,783	1,727	7,040	5,2	3,6	1,6	76.100	72.001	4.009

Principales compagnies de passagers: Easyjet (14,4%), Iberia (10,7%), Monarch Airlines (7,2%), Air Berlin (7,1%), Thomsonfly (6,9%)
Principales compagnies de charges: European Air Transport (31,4%), Iberia (27,5%), Spanair (6,5%), Monarch Airlines (5,2%), Thomsonfly (4%)



18. Valence

IATA: **VLC** ICAO: **LEVC**

Région: Communauté Valencienne
Ville: Valence (805.300 hab) à 8 km
Situation géographique: 39°29'21''N - 00°28'54''W, 69 mètres d'altitude

Organe de gestion: AENA
Activité principale: Commerciale régulière de passagers

Pistes	Dimensions	Superficie
2	2700x45 m 1644x45 m	Asphalte

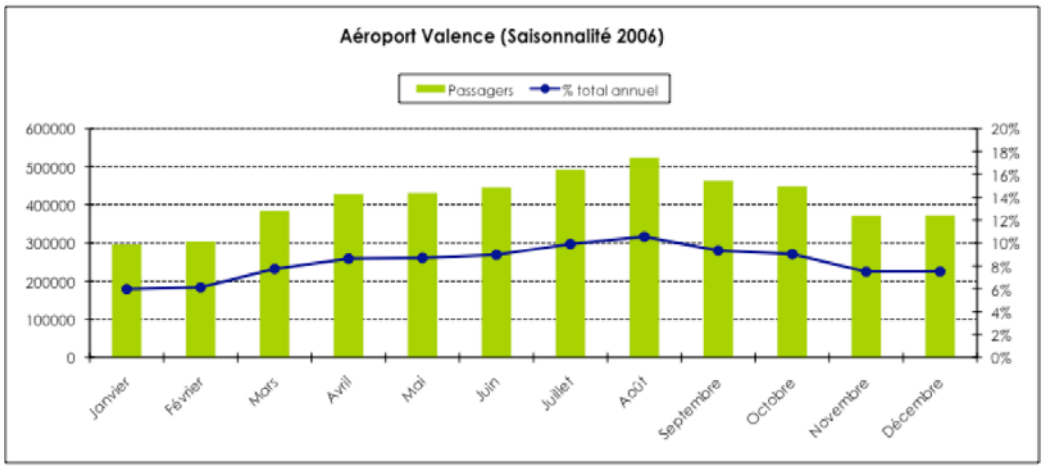
Installations principales: 2 terminaux de passagers, 25 portes d'embarquement, zone de services, 3.000 places de stationnement de véhicules, 1 terminal de charge, zona de ravitaillement

Aéronefs: Canadair CRJ 200 (15,8%), Airbus A320 (11,9%), De Havilland Dash 8 (10,2%), Piper (9%), Boeing 737 (7,7%)

 # Destinations directes: 50 **# Compagnies régulières:** 56

	Passagers (millions)	Nationaux	Inter-nationaux	Charge (milliers Tn)	Nationaux	Inter-nationaux	Mouvements (total)	Commercial	Autres
2006	4,964	2,509	2,436	13,1	9,6	3,5	87.906	71.536	16.370
Variation	6,9%	3,6%	10,2%	7,4%	5,5%	13%	1%	3,2%	-7,4%
2005	4,644	2,422	2,211	12,2	9,1	3,1	87.029	69.347	17.682

Principales compagnies de passagers: Air Nostrum (21,7%), Iberia (16,2%), Ryanair (11,6%), Vueling (9,8%), Air Europa (9,1%)
Principales compagnies de charges: UPS (30%), European Air Transport (26,3%), Iberia (11,8%), TNT Airways (10,4%), Swiftair (4,6%)



3.2. Les aéroports commerciaux et leurs destinations : description qualitative

1. Aéroport de Béziers Cap d'Agde

Carte des routes Béziers Hiver 2008

Source : Air Transport Intelligence, 2008

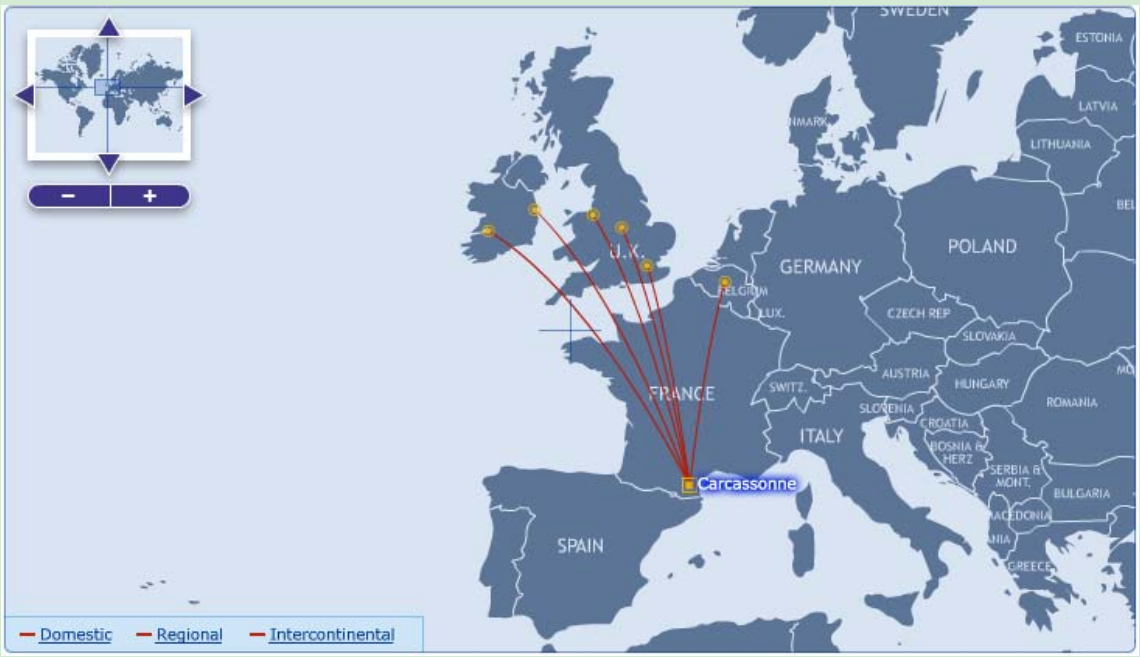
L'aéroport de Béziers Vias est un aéroport commercial de petite taille qui, bien qu'ayant la capacité pour supporter un trafic annuel jusqu'à 300.000 passagers, n'en accueille, actuellement, que 50.000, bien loin du potentiel des installations. Le volume actuel de trafic représente une baisse significative (par comparaison au plus de 67.000 passagers qui ont volé vers ou depuis Béziers en 2002), mais une reprise considérable par rapport aux 34.000 passagers de l'année 2004. Cette reprise de l'activité aéroportuaire à Béziers est due, pour une part importante, à l'implantation de la compagnie Ryan Air et à l'exploitation de lignes à bas coût.

Actuellement, les installations ont en cours de restructuration profonde pour renforcer la croissance de l'aéroport. Les principales mesures se sont concentrées sur l'obtention des infrastructures nécessaires afin de pouvoir opérer avec des aéronefs de plus grande taille, de sorte que le rayon d'action de l'aéroport passe à 2.500 km. La restructuration permet à Béziers Cap d'Agde de remplir l'objectif de relier la région aux grandes capitales européennes (avec une nette orientation vers la façade nord de l'Europe).Ces nouvelles lignes se sont ajoutées à la ligne que maintient actuellement Airlinair et qui relie Béziers à Paris avec une fréquence de trois vols par jour.

Parallèlement, les mouvements de l'aviation générale ont une grande importance dans le volume total des mouvements de l'aéroport. L'aéroport est également le siège de l'Aéroclub de Béziers.

2. Aéroport de Carcassonne en Pays Cathare (Carcassonne Salvaza)

Carte des routes Carcassonne Salvaza Hiver 2008



Source : Air Transport Intelligence, 2008

Aéroport commercial de petite taille qui a maintenu un rythme de croissance important et soutenu au cours des deux dernières années, avec une légère baisse entre 2001 et 2002. Pour l'exercice 2007, l'aéroport prévoyait une affluence de 460.000 passagers, à la limite de la capacité annuelle des installations. Dès l'arrivée de la compagnie Ryanair à l'aéroport de Carcassonne, celle-ci a réalisé 100% du trafic commercial de passager sur ses lignes régulières : Charleroi, Dublin, Liverpool, Londres, Nottigham et Shannon, la route qui le relie à la Belgique cumulant à elle seule près d'un quart du trafic total annuel.

Il réalise également un très important volume de mouvement d'aviation non commerciale, tant d'aviation de loisirs (c'est le siège des aéroclubs de l'Aude et de l'amicale des pilotes audois), que de trafic d'hélicoptères et d'aéromodélisme.

3. Aéroport de Montpellier Méditerranée

Carte des routes Montpellier Hiver 2008

Source : Air Transport Intelligence, 2008

L'aéroport de Montpellier Méditerranée est en pleine phase de résolution de la crise qu'a représentée la fermeture d'Air Littoral, compagnie qui avait établi sa base sur l'aéroport, à la suite de laquelle, Montpellier a perdu les 14 routes et les 32 avions de la compagnie et le volume de trafic qu'ils représentaient. La fermeture a eu un très fort impact dans le cadre de l'Eurorégion car Air Littoral centrait sa stratégie d'affaire sur les vols avec le bassin méditerranéen. Cela s'est produit juste un an après que l'aéroport a été déclaré par décret d'intérêt national et après renouvellement de la concession d'exploitation à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier.

La stratégie de développement de l'aéroport est la spécialisation sur deux axes : Dans le domaine du transport de passagers, par la diversification des destinations, il souhaite capter non seulement le trafic touristique, mais également répondre au développement économique de la région en la mettant en contact avec les grandes métropoles européennes. La diversification des destinations est, en outre, une stratégie cohérente avec l'implantation sur l'aéroport de compagnies à bas coûts et prioritairement orientées, conformément aux critères sociodémographiques de la zone, vers le Maghreb.

Le second axe se concentre sur le développement industriel et il s'appuie sur trois pôles : le pôle « tertiaire », qui met à la disposition des entreprises deux immeubles dans l'entrée de l'enceinte portuaire, le pôle de charge, qui fait l'objet d'un fort investissement pour créer une grande plateforme logistique avec différentes entreprises de grande distribution, et le pôle de maintenance industrielle, qui souhaite alimenter les deux écoles aéronautiques de la région pour constituer une grande entreprise de portée internationale.

4. Aéroport de Nîmes – Arles - Camargue

Carte des routes Nîmes – Arles - Camargue Hiver 2008

Source : Air Transport Intelligence, 2008

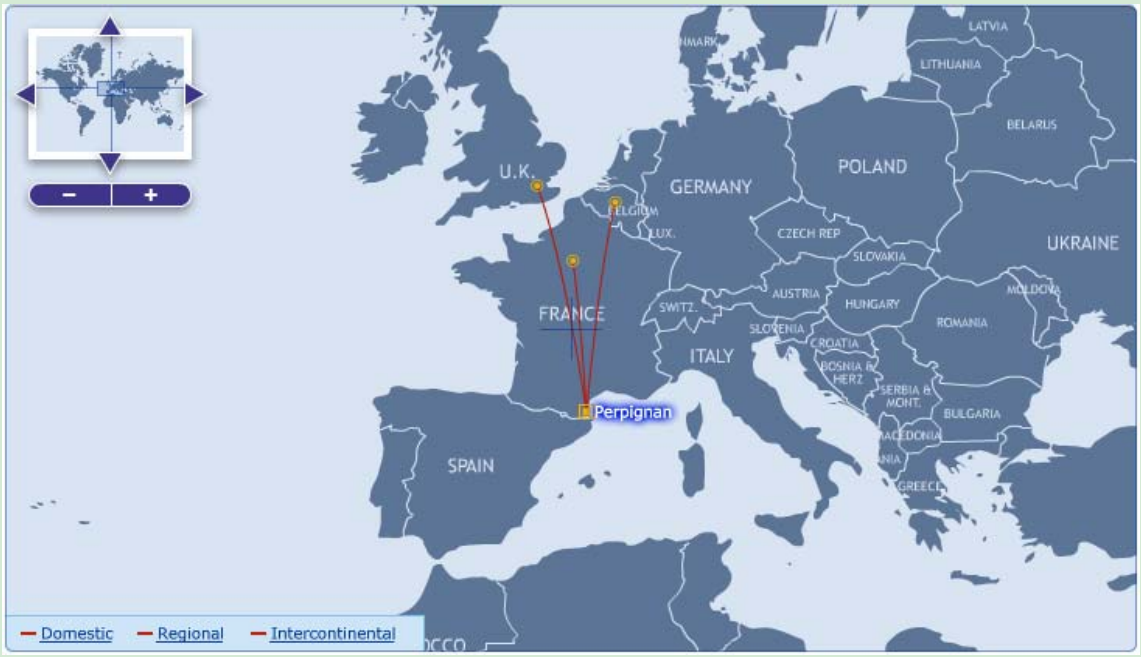
Il s'agit d'un aéroport à usage partagé, civile et militaire, situé dans les installations de la Base Aérienne de Garons (en dehors de son nom commercial, l'aéroport est également connu sou la dénomination de Nîmes – Garons). Depuis le 1er janvier 2007, il est géré par Veolia Transport, une entreprise multinationale de solutions de mobilité dans laquelle la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes, Bagnols – Uzès – Le Vigan, ancienne gestionnaire des installations, a une participation. Il n'entretient que quatre lignes régulières (Londres, Nottingham, Bruxelles et Liverpool), toutes opérées par Ryanair et a brassé un volume de trafic, en 2006, de 225.000 passagers.

Comme d'autres aéroports français, l'aéroport de Nîmes a été particulièrement affecté par la fermeture judiciaire de la compagnie Air Littoral, qui a représenté pour lui la perte de la liaison régulière avec Paris en 2003.

Profitant de la vaste superficie de terrain disponible, l'aéroport s'est spécialisé dans la maintenance d'aéronefs et, actuellement, c'est la troisième plateforme de maintenance en France. La diversité des activités de l'aéroport de Nîmes est complétée par l'hébergement d'écoles de formations de pilotes et la base d'hélicoptères de la Sécurité Civile française.

5. Aéroport de Perpignan Rivesaltes

Carte des routes Perpignan Rivesaltes Hiver 2008



Source : Air Transport Intelligence, 2008

L'aéroport de Perpignan est un aéroport de taille moyenne, qui peut accueillir jusqu'à 800.000 passagers par an, mais qui, en 2006, n'a fourni des services qu'à 450.000 voyageurs. Il traverse actuellement une crise due à un manque de définition de son rôle en tant qu'aéroport : le volume de trafic baisse d'une manière significative depuis des années (il a perdu 9% au cours de 4 dernières années, dans un contexte de croissance du transport aérien) et la crise n'est amortie que par les bénéfices de l'explosion des lignes aériennes à bas coût qui représente déjà 20% de la totalité du trafic qui passe par Perpignan et une proportion considérable des vols directs réguliers offerts par l'aéroport.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Perpignan a élaboré deux lignes stratégiques de développement : d'une part, exploiter les possibilités logistiques des installations, en recherchant des synergies positives avec des installations portuaires et des marchés de grande distribution de la zone et en mettant à disposition des compagnies ses installations de charge (hangars, dépôts et stationnement de camions) ; et, d'autre part, la recherche d'un volume de trafic de type touristique.

La troisième ligne d'exploitation de l'aéroport est centrée sur un contrat de 10 ans signé avec Airbus pour accueillir des essais de l'A380 et le centre de maintenance d'aéronefs.

6. Aéroport de Rodez Marcillac

L'aéroport de Rodez est un aérodrome à vocation d'aéroport commercial régional, géré par la société Air12, qui est composée de la Chambre de Commerce et d'Industrie locale et les Administrations publiques de la région ainsi que par trois instituts financiers : crédit Agricole, Banque Populaire Occitane et Caisse d'Epargne. Avec un volume de passagers en 2006 de 150.000 personnes (dont moins de la moitié sont des usagers des compagnies à bas coût), il entretient des lignes régionales à courte portée, des routes domestiques avec Lyon et Paris, opérées par Hexair et Air France, ainsi que des vols internationaux opérés par Ryanair avec une saisonnalité évidente (par exemple vers les Iles Baléares). Malgré la diversification d'utilisation de l'aéroport, la croissance substantielle des dernières années est à mettre au compte presque exclusivement de l'arrivée de Ryanair et des vols à bas coûts, de sorte que le nombre de passagers est passé de 66.000 en 2004 à 150.000 aujourd'hui, non seulement en raison des vols à bas coûts mais aussi sous l'effet de l'offre qui a fait croître les vols réguliers commerciaux de 30.000 passagers en seulement deux ans.

Malgré cela, les mouvements non commerciaux enregistrés sur l'aéroport sont cinq fois plus importants que les mouvements commerciaux. L'aéroport de Rodez est le siège d'un aéroclub (Les ailes Ruthénoises et les installations de Rodez ont vu se développer une intense activité d'aviation de loisirs, vol sans moteur, trafic d'hélicoptères et vol acrobatique).

7. Aéroport de Tarbes – Lourdes - Pyrénées.

Carte des routes Tarbes - Lourdes Hiver 2008

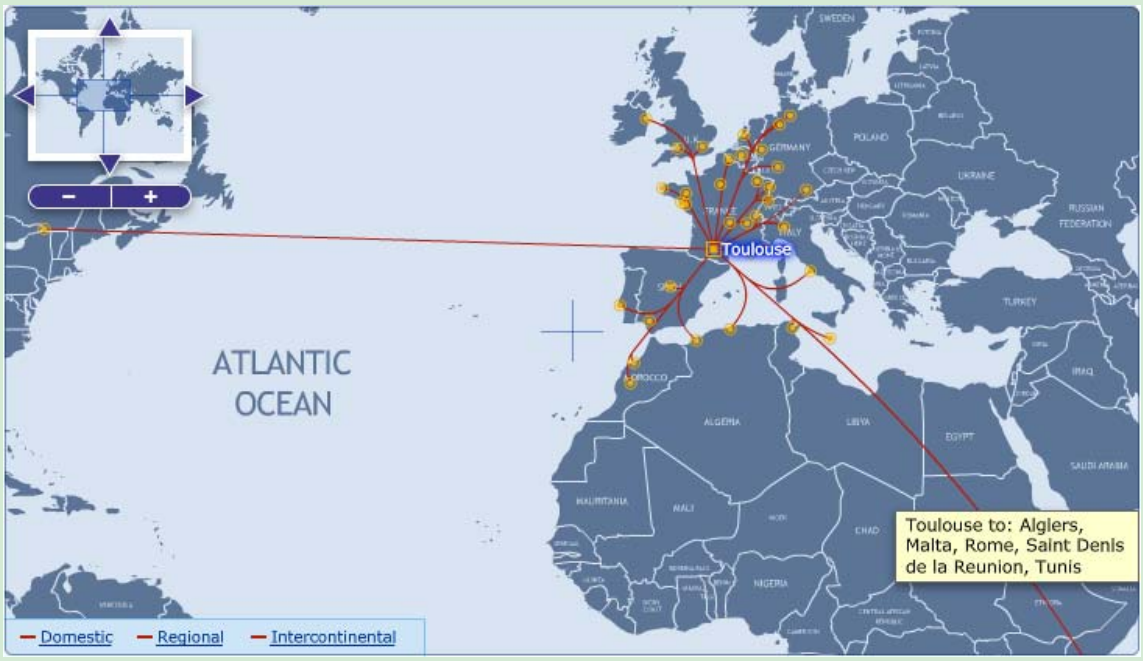
Source : Air Transport Intelligence, 2008

Cet aéroport doit 80% de son trafic annuel (environ 450.000 passagers) aux pèlerinages vers le pôle d'attraction touristico-religieux du Sanctuaire de Notre-Dame de Lourdes, ce qui conditionne également, outre le volume de trafic, le caractère saisonnier de celui-ci, étant donné que la période des pèlerinages s'étend entre les mois d'avril et de novembre. C'est pourquoi la majeure partie des passagers est concentrée sur des vols charters saisonniers qui relient le sanctuaire à l'Italie, l'Irlande, la Belgique, le Royaume Uni et l'Allemagne et sur une ligne régulière saisonnière opérée par Jetairfly et également par Thomas Cook Airlines. Parfois, l'aéroport gère un trafic charter ponctuel en provenance de presque toute l'Europe. Pour ce qui est du trafic non généré par les pèlerinages religieux, il faut souligner le vol régulier avec 3 départs par jour à destination de Paris en raison des obligations de « service public » de la compagnie Air France et en échange d'une compensation financière recouvrée par la Chambre de Commerce et d'Industrie locale.

Les installations, propriété de l'Etat français, ont été gérées par la Chambre de Commerce et d'Industrie locale de 1958 à 2006. A partir de 2007, le Syndicat Mixte a été constitué avec les administrations départementales, régionales et municipales de la zone, qui en ont acquis la propriété, tandis que la gestion est restée à la charge de la Chambre de Commerce.

8. Aéroport de Toulouse Blagnac.

Carte des routes Toulouse - Blagnac Hiver 2008



Source : Air Transport Intelligence, 2008

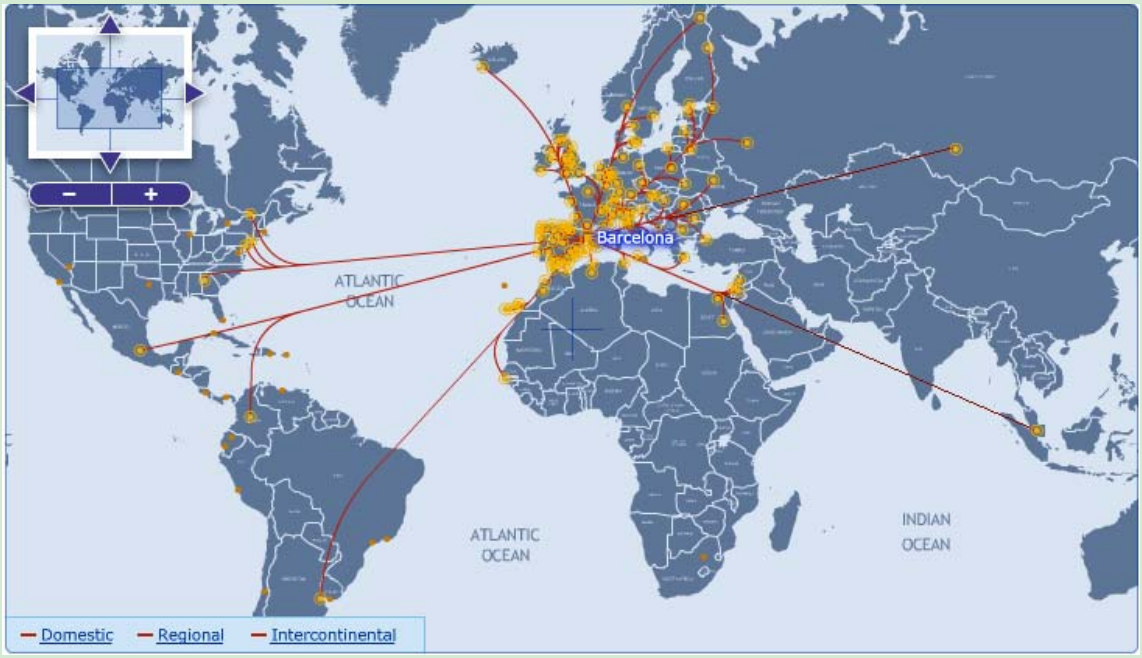
C'est l'un des aéroports régionaux les plus importants de France en trafic de passagers, le premier en volume de charge et, en 2006, il a été distingué par l'Airport Council International comme le meilleur aéroport de l'année (avec un volume de 5 à 10 millions de passagers) : une importance qui provoque un certain décalage entre les perspectives de croissance et le modèle traditionnel de gestion des grands aéroports régionaux. C'est pourquoi il est en cours de restructuration interne pour satisfaire à la législation adoptée en 2005 qui favorise la création de sociétés aéroportuaires et qui entraînera, pour la Chambre de Commerce de Toulouse, l'abandon de la direction de la gestion et sa cession à un nouvel organisme composé de la chambre elle-même, mais aussi de l'Etat et des collectivités territoriales.

La nouvelle société aéroportuaire doit s'efforcer d'atteindre les objectifs que l'aéroport de Toulouse s'est fixés pour la période 2006-2011 (une croissance du trafic estimé entre 3 et 5% par an), avec des investissements prévisibles de plus de 230 millions d'euros destinés à la restructuration des terminaux, à l'extension des aires de stationnement (tant des véhicules d'usagers que des aéronefs), à l'amélioration du système de gestion des équipages et à l'installation d'une station de traitement des eaux. La stratégie de croissance de l'aéroport passe par le maintien du trafic avec Paris (la première route française en nombre de passagers) et, d'autre part, par sa conversion en un hub intercontinental et européen ainsi que par

l'attraction de compagnies à bas coûts sans négliger le potentiel du transport de marchandises, le tout configurant une ambitieuse stratégie « catch all ».

9. Aéroport de Barcelone El Prat

Carte des routes Barcelone Hiver 2008



Source : Air Transport Intelligence, 2008

Barcelone est le plus grand aéroport du réseau de l'Eurorégion et ses dimensions (depuis la longueur de la piste jusqu'au volume du trafic en passant par le nombre de vols directs) dépassent les limites des autres aéroports. Cette caractéristique de grand aéroport international le rend également plus imperméable aux effets de la saisonnalité et il enregistre des volumes de trafic constants tout au long de l'année qui ne correspondent pas à des impulsions touristiques localisées mais à des typologies variées de passagers qui confirment l'attraction de la ville comme pôle touristique de l'arc méditerranéen et il se situe par les 10 aéroports les plus fréquentés d'Europe. Sa croissance annuelle est constante (avec un bond important en 1992 provoqué par les Jeux olympiques et un léger recul dans les années 1999-2000 qui a été amorti en assumant des charters d'aéroports secondaires) tant en ce qui concerne le trafic de passagers nationaux qu'internationaux, en particulier européens, et, au cours des dernières années, de vols à bas coûts également.

Actuellement, l'aéroport de Barcelone connaît la troisième grande extension de ses installations, après celles de 1968 et de 1992, dans le cadre du plan dit Plan Barcelone. Le Plan de Barcelone, amorcé avec l'adoption d'un nouveau Plan Directeur en 1999, comprend la construction de la troisième piste, un nouveau terminal aérien, de nouveaux accès routiers et

ferroviaires et l'habilitation de 300 ha de services pour le développement industriel et commercial de l'aéroport. La réalisation de la première phase du Plan a pris fin en 2003 avec l'entrée en service des modules M5 (international) et M10 (régional), l'extension de la zone de stationnement et de la zone commerciale. La troisième piste est entrée en service en 2004.

Le Plan Barcelone vise à convertir l'aéroport en un hub de référence de l'arc méditerranéen et du sud de l'Europe (et par extension de l'Eurorégion) – avec pour objectif que, à moyen terme, 30% du trafic de l'aéroport soient des connexions – et le développement du mouvement de charge aérienne sur l'aéroport de El Prat.

Actuellement, l'aéroport de Barcelone possède la route régulière la plus fréquentée au monde, calculée en nombre de vols hebdomadaires : celle qui relie les aéroports de Barcelone et de Madrid Barajas.

10. Aéroport de Gérone Costa Brava.

Carte des routes Gérone Hiver 2008

Source : Air Transport Intelligence, 2008

L'aéroport de Gérone est le premier aéroport de l'Eurorégion et le quatrième d'Europe en volume de trafic de compagnies à bas coûts, depuis que Ryanair y a installé sa base méditerranéenne. Le phénomène de l'aviation à bas coût a entraîné un accroissement spectaculaire du volume de trafic de l'aéroport : de 500.000 passagers en 1996, il est passé à 3.600.000 en 2006. Le bond le plus important a eu lieu en 2004, avec un doublement du nombre de 1.500.000 passagers enregistré en

2003. Cette croissance exponentielle a obligé l'AENA, organe gestionnaire des installations, à revoir le Plan stratégique de l'aéroport. Toute une série d'amélioration a été prévue, comme l'homologation d'une deuxième piste, l'extension de la zone de stationnement des avions et le terminal et l'installation de systèmes d'atterrissage anti-bruit et de contrôle frontalier de charge (PIF) qui doivent permettre d'assurer dans les meilleures conditions le volume de trafic prévu.

Cette croissance contraste avec les échecs successifs des tentatives faites par différentes compagnies d'installer à Gérone des lignes régulières de portée nationale, en particulier des avec des vols à Madrid et vers les Iles. Récemment, Spanair a introduit un rythme de vols fréquents avec les Iles Baléares.

L'aéroport de Gérone est l'un des aéroports de Catalogne dont la gestion, qui incombe actuellement à l'organisme public espagnol AENA, va passer à la Generalitat de Catalunya.

11. Aéroport de La Seu d'Urgell.

A construire. Voir l'introduction au chapitre 1.

12. Aéroport de Lleida Alguaire

A construire. Voir l'introduction au chapitre 1.

13. Aéroport de Reus.

Carte des routes Reus Hiver 2008

Source : Air Transport Intelligence, 2008

Le volume géré par l'aéroport de Reus (environ 1.300.000 passagers) est généré, pour une grande part, par les charters internationaux, plus spécialement en connexion avec le Royaume Uni. Cependant, la tendance année après année va dans le sens d'un équilibre entre vols charters et vols réguliers qui est dû, en partie, à l'accroissement des vols de la compagnie Ryanair (également avec le Royaume Uni et avec francfort en Allemagne) et de la franchise régionale d'Ibéria. C'est une importante destination touristique - comme en témoigne la courbe de saisonnalité très accentuée - avec voie d'accès à la Costa Dorada mais elle est de plus en plus considérée également comme une alternative économique pour se rendre à Barcelone. L'établissement des lignes aériennes à bas coûts a entraîné, au cours des dernières années, une forte augmentation du volume de trafic, aussi bien de passagers que de charge (bien que le transport de charge ne soit pas encore exploité de manière significative à Reus). La croissance rapide des dernières années a obligée l'organisme gestionnaire à envisager des extensions pour assumer le volume de trafic, parmi lesquelles figurent le nouveau bâtiment de facturation et l'adaptation du terminal actuel.

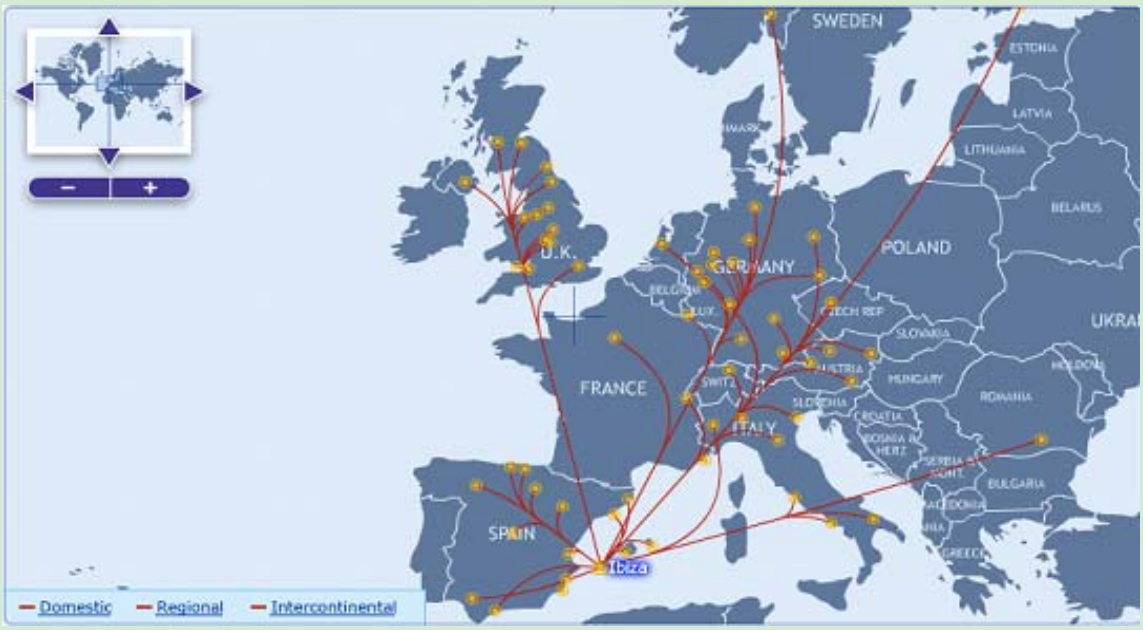
D'origine militaire, Reus a accueilli fin 1992 le siège de l'Ecole de Sous-Officiers de l'Armée de l'Air d'Espagne (les installations ont été recyclées à usage civil). Actuellement, il fournit des services au Centre d'Etudes Supérieures de l'Aviation et au Reial Aeroclub de Reus Costa Daurada.

L'aéroport de Reus est un autre des aéroports de Catalogne dont la gestion, qui incombe actuellement à l'organisme public espagnol AENA, va passer à la Generalitat de Catalunya.

14. Aéroport d'Ibiza.

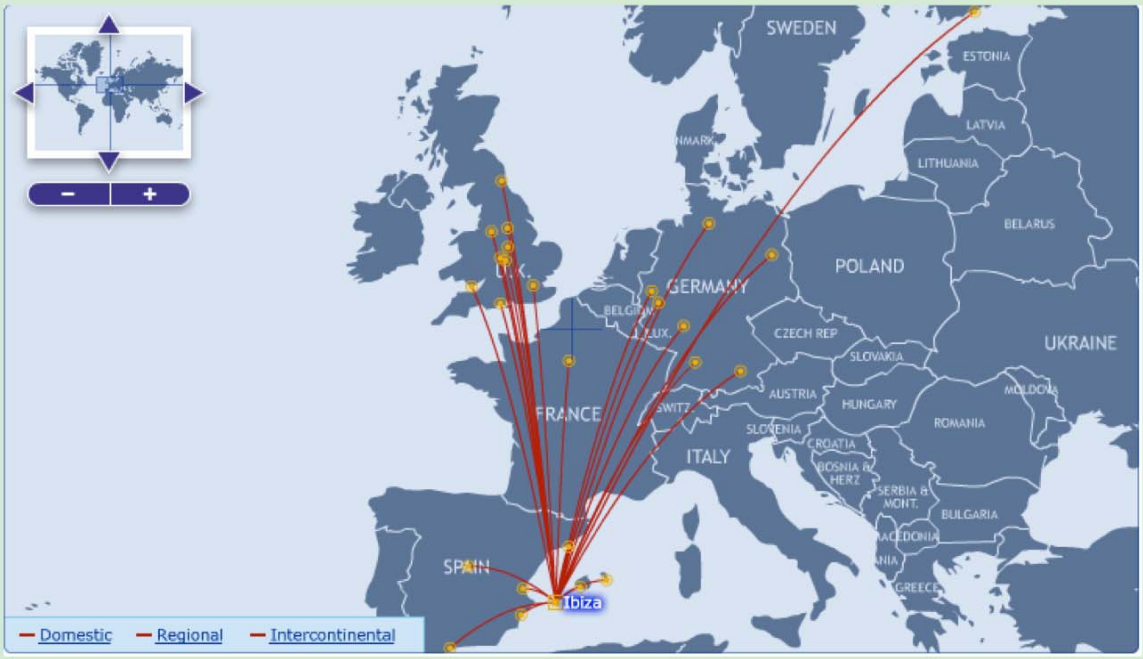
La principale caractéristique de l'aéroport d'Ibiza est son caractère fortement marqué par la saisonnalité, à tel point que le seul mois d'août cumule 20% du trafic de passagers de l'année. L'aéroport d'Ibiza est, en outre, une infrastructure vitale pour Minorque et Majorque : Il est utilisé par 95% des personnes qui arrivent ou partent de ces deux îles. Ses lignes les plus fréquentées sont les déplacement entre les Iles (la connexion avec la capitale, Palma) ainsi que les lignes régulières qui relient Ibiza à Madrid et Barcelone, avec un volume constant tout au long de l'année, en dehors des variations saisonnières. L'explosion enregistrée au cours de la seconde moitié des années 80 a entraîné des extensions constantes pour absorber le trafic avec l'île et, en 2002 on a procédé aux dernières interventions, centrés sur les vestibules et les zones de facturation. Actuellement, la croissance est plus modérée.

Carte des routes Ibiza Été 2007



Source : Air Transport Intelligence, 2008

Carte des routes Ibiza Hiver 2008

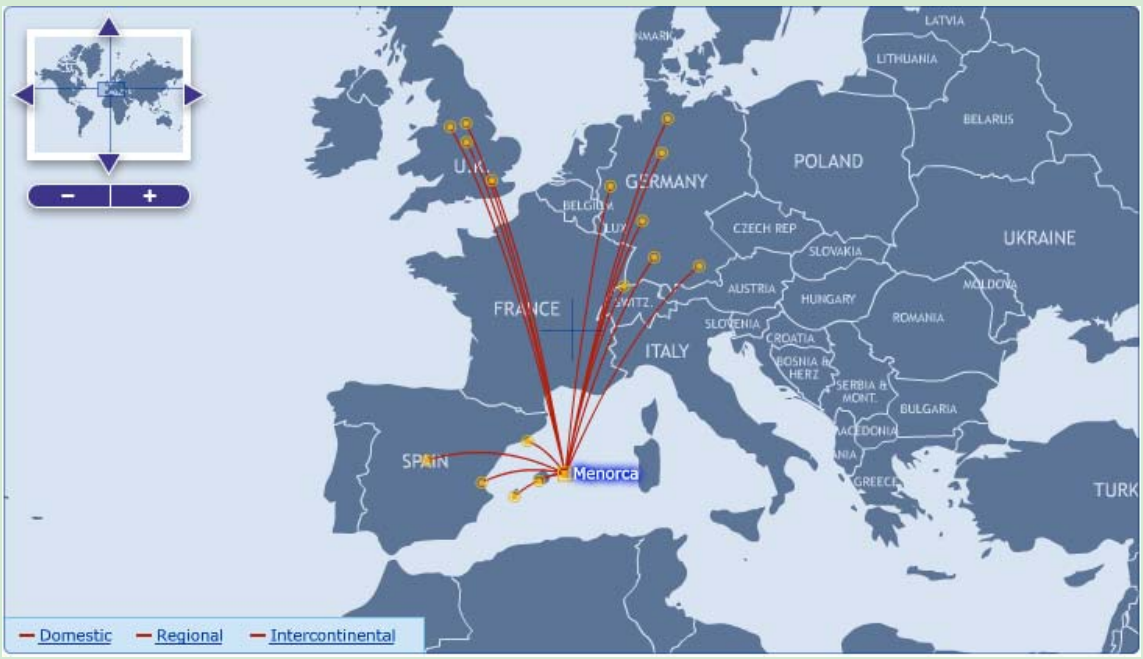


Source : Air Transport Intelligence, 2008

La gestion environnementale est exemplaire, car le fait d'être situé dans le Parc Naturel de Ses Salines implique des contraintes en ce qui concerne le modèle de développement de l'aéroport. Les dernières extensions des installations de l'aéroport d'Ibiza ont porté sur une centrale électrique et une station de traitement des eaux et une autre des déchets.

15. Aéroport de Minorque

Carte des routes Minorque Hiver 2008



Source : Air Transport Intelligence, 2008

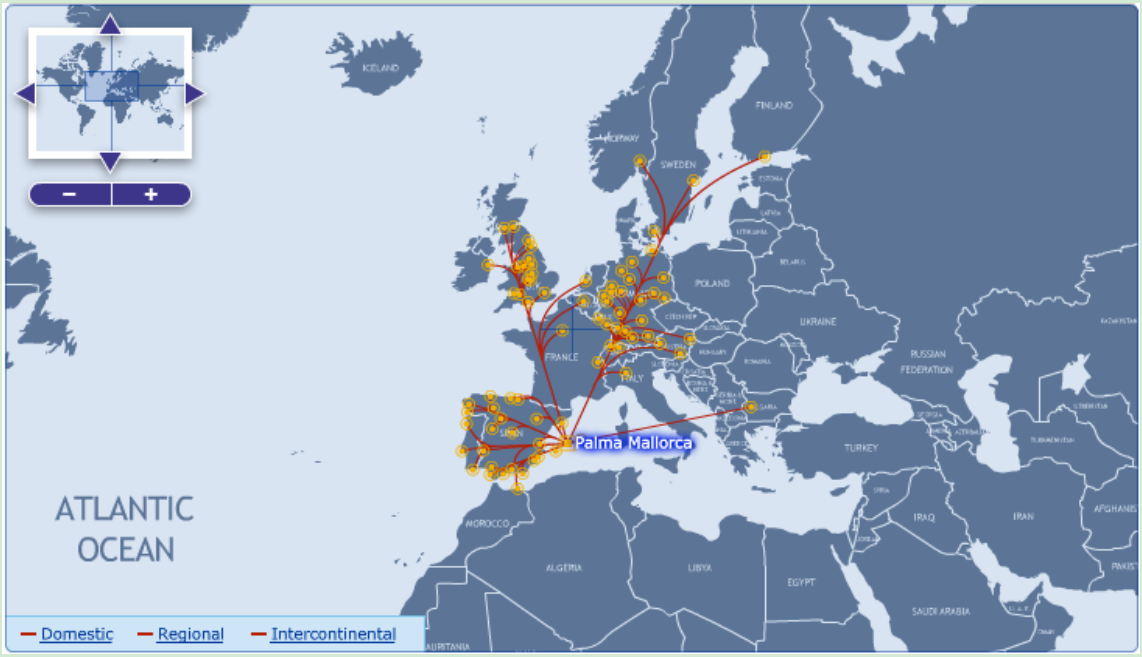
L'aéroport de Minorque est un aéroport à caractère éminemment touristique qui concentre la majeure partie du volume annuel du trafic sur la période estivale, comme en témoigne le graphique de saisonnalité. Le trafic accessoire accueilli par l'aéroport pendant les mois d'été concerne généralement des vols non réguliers d'origine internationale, en particulier du Royaume uni et d'Allemagne. Les lignes régulières les plus importantes en termes de volume et d'origine et de destination sur l'aéroport de Minorque son ceux de Barcelone et de Madrid (Barcelone et Madrid étant des points de liaison importants pour les vols qui arrivent et qui partent des îles) ainsi que celles qui relient les aéroports de Minorque et de Palma de Majorque, la capitale régionale.

Historiquement, l'aéroport de Minorque a été le grand moteur touristique de l'île depuis son inauguration en 1969. Le phénomène s'est rétroalimenté et l'accessibilité de Minorque comme destination touristique a entraîné une augmentation du volume de trafic qui a rendu obligatoire la réalisation d'extensions successives des installations pour permettre d'absorber de nouvelles

lignes et d'attirer plus de tourisme dans l'île (1977, ouverture du module international, 1986, le million de passagers est dépassé, 1988, nouveau terminal, 1994, les deux millions de passagers sont dépassés et l'espace consacré aux départs internationaux est étendu), avec une croissance constante qui freine vers le milieu es années 90. La croissance soutenue actuelle a pu être assumée sans procéder à de nouvelles extensions des installations.

16. Aéroport de Son Sant Joan Palma de Mallorca.

Carte des routes Palma de Mallorca Hiver 2008



Source : Air Transport Intelligence, 2008

Son Sant Joan est un grand aéroport à caractère éminemment touristique – le deuxième en volume de passagers de l'Eurorégion – avec un trafic principalement international et un modèle de saisonnalité considérablement marqué pendant les mois d'été, pour un total annuel de 22 millions de passagers. L'utilisation touristique de l'aéroport est à mettre au compte de l'origine de l'aéroport actuel, situé sur l'emplacement d'une ancienne base militaire et il a été inauguré dans les années 60 pour remplacer l'aérodrome de San Bonet, où il était impossible de réaliser l'extension nécessaire pour répondre au trafic engendré par l'explosion du tourisme vers les Baléares. Ses liaisons les plus importantes en volume de trafic sont Madrid et Barcelone, mais les lignes de Dusseldorf, Francfort et Manchester les suivent de près. Air Berlin s'est établi sur l'aéroport de Son Sant Joan et l'utilise comme hub pour ses connexions entre l'Allemagne et l'Espagne.

Depuis les années 90, la croissance constante a entraîné des extensions successives des installations, parmi lesquelles figure le nouveau terminal de 1997 ou le module d'embarquement inter îles de 2003 et l'inauguration d'un bâtiment destiné à l'aviation générale. D'autres améliorations sont soit en cours de construction (hangar de maintenance), soit suspendues, comme la construction d'une troisième piste, en raison de désaccords avec la législation d'aménagement du territoire de l'île.

17. Aéroport de Huesca Pirineos.

L'aéroport de Huesca Pirineos n'a intégré le réseau d'aéroports d'AENA qu'en 2000 et, en 2001, le Ministère qu développement a approuvé un Plan Directeur, révisé en 2002, qui devait permettre de reconvertir l'ancien aérodrome de Montflorite et le doter des infrastructures nécessaires pour qu'il devienne un aéroport régional d'aviation commerciale. La nouvelle structure de l'aéroport (avec des accès indépendants pour les différentes utilisations lui permettra de maintenir l'activité d'aviation générale (aviation sportive et vol sans moteur, en particulier) qui sera réalisée que les installations de Montflorite. Les améliorations introduites sur l'aéroport en application du Plan Directeur ont été, principalement, la construction d'une nouvelle piste de vol, la construction d'une plateforme de stationnement d'aéronefs et la construction d'un nouveau bâtiment de terminal et de stationnement de véhicules, entre autres.

En 2008, il est prévu que l'entreprise Pyrénair, nouvellement créée et qui a sa base sur l'aéroport de Huesca, opère des vols réguliers saisonniers, correspondant à la période d'été, vers plusieurs villes espagnoles (Madrid, Valence et La Corogne) ainsi que Lisbonne.

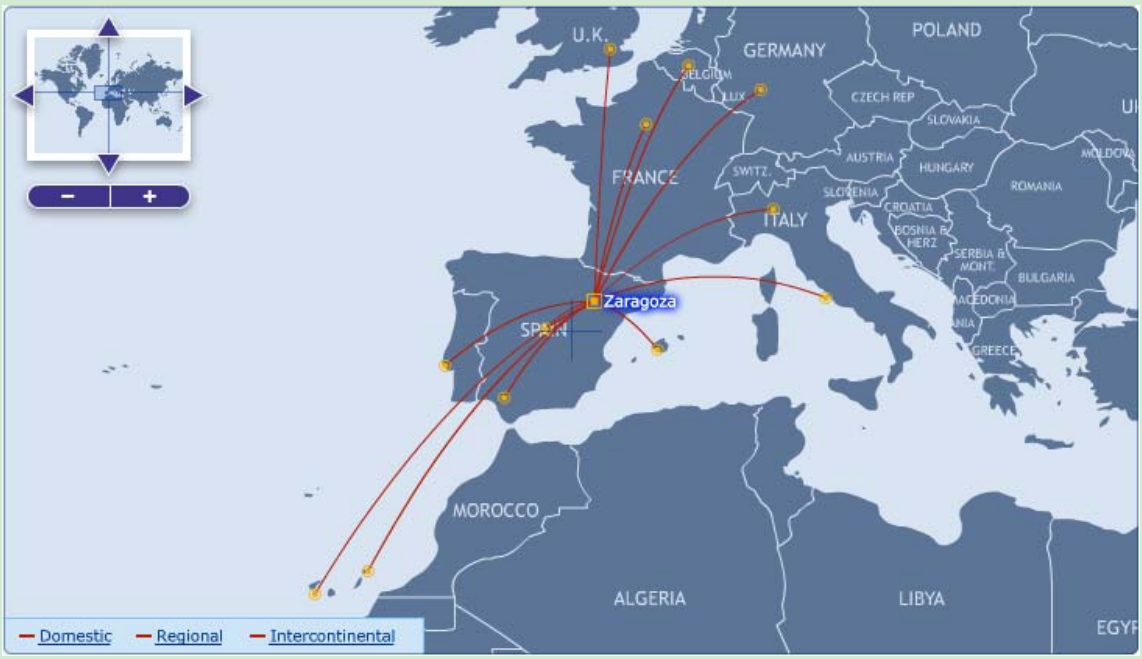
L'aéroport de Huesca a également hérité d'une intense activité de formation qui date des années 40 et qui a été officialisée durant la décennie 70 lorsque l'école de vol a été intégrée au Ministère des Transports. En 1992, elle est passée sous la dépendance de la Société d'État d'Enseignements Aéronautiques (SENASA) et elle est actuellement reconnue par la Fédération aéronautique Internationale. L'activité de formation est complétée par l'hébergement de l'école Top Fly, consacrée à la formation de pilotes chinois.

18. Aéroport de Saragosse.

L'aéroport de Saragosse se trouve, depuis 2006, en plein processus d'extension pour faire face au trafic additionnel attendu par suite de l'Exposition Internationale de 2008 (déjà, de 2004 à 2006, le volume de trafic de l'aéroport avait enregistré un taux de croissance de 100%)

L'extension principale concerne le nouveau terminal de voyageurs qui offrira trois fois plus d'espace aux passagers, les nouvelles installations pouvant alors supporter un trafic annuel d'un million de passagers, soit plus du double de ce que l'aéroport de Saragosse accueille actuellement. La restructuration comprend aussi l'extension de la zone de stationnement, l'amélioration des accès routiers et une nouvelle tour de contrôle dont la construction débutera en 2009.

Carte des routes Saragosse Hiver 2008



Source : Air Transport Intelligence, 2008

L'aéroport de Saragosse a su bien résister à la concurrence des aéroports proches (Gérone, plus particulièrement), qui ont connu une croissance spectaculaire grâce aux vols à bas coûts. Cela est dû à l'Expo 2008 mais, surtout, à la spécialisation dans la charge qui a été l'option stratégique pour garantir la croissance de l'aéroport dans l'avenir. Sa situation géographique privilégiée, la connectivité intermodale, les 2 millions de personnes que compte sa zone d'influence (constituant ainsi une des agglomérations des plus grandes de l'Eurorégion), la possession de deux des pistes les plus longues d'Europe et un espace libre urbanisable ainsi que l'existence de projets stratégiques comme le plan PlaZa ont facilité la spécialisation de l'aéroport aragonais comme plateforme logistique. Il est prévu une forte augmentation du trafic de marchandises qui, dans les prochains exercices, fera de celui de Saragosse le quatrième en Espagne en volume de charge.

Il partage ces espaces et ces utilisations avec les immenses installations de la base de l'Armée espagnole sur la zone ; en outre, l'aéroport actuel a hérité de diverses bases militaires utilisées pendant la Guerre Civile qui n'ont pas été ouvertes au trafic civil avant le milieu des années 40.

19. Aéroport d'Alicante Costa Blanca.

Carte des routes Alicante Hiver 2008

Source : Air Transport Intelligence, 2008

L'aéroport d'Alicante est l'aéroport de la Communauté Valencienne qui compte le volume le plus élevé de trafic de passagers, avec près de 9.000.000 de passagers en 2006. Bien que la majorité du volume du trafic corresponde à des vols commerciaux, la proportion du charter dans le total va croissant. Les trois quarts de ce trafic sont internationaux, avec une importance particulière des destinations et des origines vers l'Europe du Nord : Royaume Uni, Allemagne et Pays Bas. Au cours des dernières années, l'aéroport a maintenu un rythme de croissance important, passant de 2 millions de voyageurs en 78 à 4,8 en 98 pour atteindre près de 9 millions actuellement.

Malgré l'intérêt touristique indéniable de la zone de la Costa Blanca, l'aéroport d'Alicante présente un graphique de saisonnalité plus plat. Cela est dû autant au fait que l'agglomération Alicante-Elche soit devenu un pôle économique et industriel important en dehors de la routine temporaire du tourisme saisonnier qu'au caractère attractif de la zone pour le tourisme d'Europe du Nord, attraction qui perdure tout au long de l'année.

Le Plan Directeur de 2001 visait à augmenter la capacité de 30 à 40 opérations par heure, en proposant la construction d'une deuxième piste et le prolongement de 400 mètres de la piste existante. D'autres actions ont également été prévues, comme l'extension de la plateforme de stationnement d'aéronefs et du terminal – où se concentrent actuellement les travaux – pour absorber l'augmentation du trafic, bien que l'aéroport ait déjà subi une modification en profondeur en 1996.

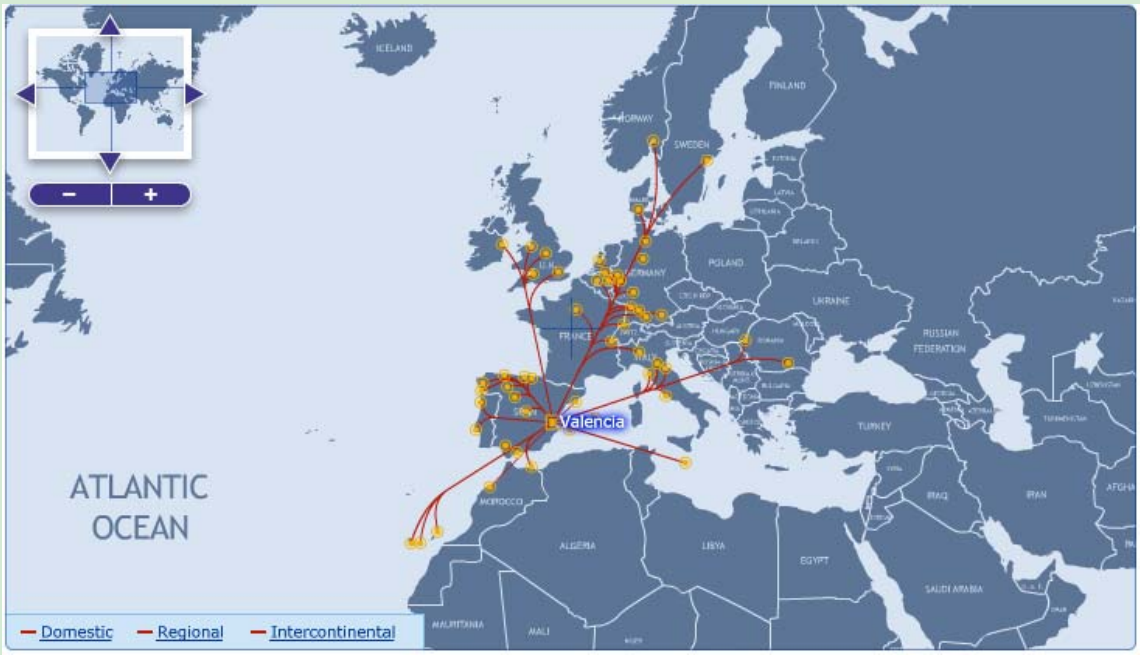
20. Aéroport de Castellon

Les travaux en instance pour l'adaptation du terrain sur la commune de Vilanova d'Alcolea sont actuellement paralysés par un recours au Parquet ,qui est venu s'ajouter à un recours antérieur du groupe écologiste local GECEN qui dénonçait le fait que les travaux ne respectaient pas la protection du Mont Santa Bàrbara.

Le projet de l'aéroport est un projet de construction, de gestion et d'exploitation privée et qui vise à répondre à l'affluence touristique générée par la Costa Azahar – une zone qui manque d'infrastructures aéroportuaires importantes, mais avec de grandes urbanisation résidentielles et de loisirs qui font partie de l'entreprise du promoteur -, et l'on estime à 600.00 voyageurs le volume pour la première année, puis de 2.000.000 de passagers à moyen terme, principalement grâce à des lignes opérées par des compagnies à bas coûts.

21. Aéroport de Valence

Carte des routes Valence Hiver 2008



Source : Air Transport Intelligence, 2008

L'aéroport de Manises a doublé son volume de trafic de passagers au cours de trois dernières années (il est passé de 2.400.000 en 2003 à 4.900.000 en 2006). Le trafic de base est un trafic national régulier, mais l'impact des vols internationaux et des charters dans l'augmentation annuel prend une proportion de plus en plus grande. L'exploitation de l'aéroport de Valence, bien que clairement orienté vers l'aviation de passagers commerciale, est diversifiée et offre, par exemple, des services à l'aviation non commerciale, plus spécialement à l'aviation privée avec services à l'agriculture, et une importance croissante du traitement de la charge, en lien étroit avec le Port de Valence (parmi les plus importants d'Espagne en termes de mouvements de conteneurs et parmi les deux premiers d'Espagne).

En ce qui concerne l'aviation commerciale régulière, les lignes venant ou à destination de Madrid Barajas accaparent presque la moitié du volume du trafic et le reste est réparti entre les destinations nationales, soit vers de grandes villes, soit vers des villes touristiques (Majorque, Barcelone, Séville et Ibiza) et des vols internationaux, principalement opérés par les lignes aériennes à bas coûts comme Ryanair (Milan, Bergame, Paris, Londres ou Munich). Malgré l'intérêt touristique de la région – tant la province de Valence que le volume qui découle du manque d'infrastructures aéroportuaires à Castellon – Manises présente une courbe de saisonnalité très plate, en raison des attraits économiques alternatifs au tourisme offerts par la ville et la région. C'est, en outre, l'aéroport de air Nostrum, la franchise régionale de la compagnie Iberia.

Le Plan Directeur de 2001 (dont l'exécution a pris fin en 2007), en conformité avec la stratégie entrepreunariale de l'aéroport, a impliqué l'extension de la piste d'envol et du terminal existant ainsi que la construction d'un terminal pour les vols nationaux, du parc de stationnement de véhicules, l'adaptation, avec un total de 6 ha, de la zone consacrée à l'aviation générale, l'homologation d'un nouveau centre de charge et le connectivité avec le métro de la ville.

3.3. Les principaux aérodromes consacrés à l'aviation générale : fiches descriptives

22. Alès Deaux (1975)

IATA: - ICAO: LFMS

Région: Languedoc Roussillon
Ville: Alès (41.054 hab) à 8 km
Situation géographique: 44°04'25''N - 04°08'38''E, 204 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: CCI Alès Cévennes
Aéroclub: Aéroclub Alès et des Cévennes
Activité principale: Aviation sportive

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1400x30 m	Asphalte

Principales installations: 1 hangar, carburant

23. Castelnaudary Villeneuve (1971)

IATA: - ICAO: LFMW

Région: Languedoc Roussillon
Ville: Castelnaudary (10.831 hab) à 2 km
Situation géographique: 43°18'44''N - 01°55'16''E, 168 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: CCI Carcassonne
Aéroclub: Aéroclub Jean Doudies
Activité principale: Aviation sportive et acrobatique

Pistes	Dimensions	Superficie
1	800x30 m	Asphalte

Principales installations: 2 hangars, héliport, carburant, atelier, siège social

24. Lézignan - Corbières

IATA: - ICAO: LFMZ

Région: Languedoc Roussillon
Ville: Lézignan - Corbières (8.266 hab) à 3 km
Situation géographique: 43°10'33''N - 02°44'01''E, 63 mètres d'altitude
Organisme gestionnaire: Commune de Lézignan - Corbières
Aéroclub: -
Activité principale: Aviation sportive et acrobatique

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1000x30 m	Asphalte

Principales installations: 5 hangars, carburant, terminal, atelier

25. Mende Brenoux

IATA: - ICAO: LFNB

Région: Languedoc Roussillon
Ville: Mende (12.600 hab) à 3 km
Situation géographique: 44°30'15"N - 03°31'39"E, 1017 mètres d'altitude

Organismetor gestionnaire: CCI Lozère
Aéroclub: Aéroclub Lozère et autres
Activité principale: Aviation sportive et sans moteur

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1300x30 m	Asphalte

Principales installations: 3 hangars, carburant, terminal, atelier, siège social

26. Mont-Louis - La Quillane (1958)

IATA: - ICAO: LFNQ

Région: Languedoc Roussillon
Ville: La Liagonne (263 hab) à 2 km
Situation géographique: 42°32'37"N - 02°07'12"E, 1710 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: Association Aéronautique La Liagonne
Activité principale: Vol sans moteur

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1000x60 m	Terre

Principales installations: 1 hangar, carburant

27. Montpellier Candillargues

IATA: - ICAO: LFNG

Région: Languedoc Roussillon
Ville: Montpellier (244.300 hab) à 18 km
Situation géographique: 43°36'37"N - 04°04'13"E, 2 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: Communauté de communes Pays de l'Or
Aéroclub: Divers
Activité principale: Diverses

Pistes	Dimensions	Superficie
1	900x30 m	Asphalte

Principales installations: 5 hangars, atelier

28. Sainte-Léocadie

IATA: - ICAO: LFYS

Région: Languedoc Roussillon
Ville: Sainte-Léocadie (140 hab) à 2 km
Situation géographique: 42°26'48''N - 02°00'37''E, 1320 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: EAALAT - Centre de vol en montagne
Aéroclub: ICARIA
Activité principale: Aviation sportive, hélicoptères

Pistes	Dimensions	Superficie
1	800x90 m	Terre

Principales installations: 1 hangar, héliport, école de vol, station météorologique, carburant, atelier, terminal, siège social

29. Albi Le Séquestre

IATA: LBI ICAO: LFCI

Région: Midi Pyrénées
Ville: Albi (46.274 hab) à 3 km
Situation géographique: 43°54'48''N - 02°07'00''E, 172 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: Syndicat Mixte Aérodrome d'Albi
Aéroclub: Aéroclub Gaillac Albi
Activité principale: Aviation sportive

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1560x30 m	Asphalte

Principales installations: 2 hangars, balisage nocturne, douane, carburant, terminal, siège social

30. Auch Lamothe

IATA: - ICAO: LFDH

Région: Midi Pyrénées
Ville: Auch (21.838 hab) à 4 km
Situation géographique: 43°41'13''N - 00°36'00''E, 125 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: Conseil Général du Gers
Aéroclub: Aéroclub Gascon et autres
Activité principale: Diverses

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1500x30 m	Asphalte

Principales installations: 2 hangars, terminal, héliport, balisage nocturne, carburant, atelier

31. Bagnères-de-Luchon (1950)

IATA: - ICAO: LFCB

Région: Midi Pyrénées
Ville: Bagnères-de-Luchon (2.900 hab) à 1 km
Situation géographique: 42°48'00"N - 00°36'00"E, 618 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: Aéroclub de Luchon
Aéroclub: Aéroclub de Luchon
Activité principale: Aviation sportive et sans motor

Pistes	Dimensions	Superficie
1	800x60 m	Terre

Principales installations: Terminal, carburant

32. Castelsarrasin Moissac (1935)

IATA: - ICAO: LFMS

Région: Midi Pyrénées
Ville: Moissac (12.300 hab) à 8 km
Situation géographique: 44°05'13"N - 01°07'42"E, 74 mètres d'altitude
Organisme gestionnaire: Comité de gestion de l'aérodrome
Aéroclub: Aéroclub Moissac Castelsarrasin et autres
Activité principale: Formation

Pistes	Dimensions	Superficie
1	900x30 m	Asphalte

Principales installations: carburant, balisage nocturne, terminal, école de vol

33. Castres Mazamet (1990)

IATA: - ICAO: LFCK

Région: Midi Pyrénées
Ville: Castres (43.300 hab) à 7 km
Situation géographique: 43°33'18"N - 02°17'26"E, 240 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: CCI Castres
Aéroclub: Aéroclub Castres Mazamet
Activité principale: Aviation régionale et sportive

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1825x30 m	Asphalte

Principales installations: balisage nocturne, douane, terminal

34. Figeac Livernon

IATA: - ICAO: **LFCF**

Région: Midi Pyrénées
Ville: Figeac (9.963 hab) à 19 km
Situation géographique: 44°40'24''N - 01°47'21''E, 331 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: Comité de gestion de l'aérodrome
Aéroclub: Aéroclub Figeac Livernon
Activité principale: Aviation sportive i acrobàtica

Pistes	Dimensions	Superficie
1	900x30 m	Asphalte

Principales installations: Hangar, atelier

35. Graulhet Montdragon (1935)

IATA: - ICAO: **LFCQ**

Région: Midi Pyrénées
Ville: Graulhet (41.054 hab) à 2 km
Situation géographique: 43°46'12''N - 02°00'32''E, 177 mètres d'altitude
Organisme gestionnaire: Aéroclub de Graulhet Montdragon
Aéroclub: Aéroclub de Graulhet et autres
Activité principale: Aviation sportive

Pistes	Dimensions	Superficie
2	965x20 m	Asphalte
	750x110 m	Terre

Principales installations: 3 hangars, carburant, terminal, atelier

36. Montauban

IATA: - ICAO: **LFDB**

Région: Midi Pyrénées
Ville: Montauban (54.421 hab) à 0 km
Situation géographique: 44°01'39''N - 01°22'42''E, 107 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: Aéroclub Montalbanais
Aéroclub: Aéroclub Montalbanais
Activité principale: Aviation sportive

Pistes	Dimensions	Superficie
1	980x20 m	Asphalte

Principales installations: Hangars, héliport, carburant

37. Pamiers - Les Pujols (1976)

IATA: - ICAO: **LFDJ**

Région: Midi Pyrénées
Ville: Pamiers (13.417 hab) à 8 km
Situation géographique: 43°05'26''N - 01°41'45''E, 340 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: CCI L'Ariège
Aéroclub: Aéroclub Pamiers Les Pujols; Paraclub
Activité principale: Aviation sportive; parachutisme

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1300x30 m	Asphalte

Principales installations: Hangars, terminal, balisage nocturne, carburant

38. Saint-Girons - Antichan

IATA: - ICAO: **LFCG**

Région: Midi Pyrénées
Ville: Saint Girons (6.254 hab) à 4 km
Situation géographique: 43°00'32''N - 01°06'16''E, 417 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: CCI L'Ariège
Aéroclub: Aéroclub L'Ariège
Activité principale: Aviation sportive et sans motor

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1100x30 m	Asphalte

Principales installations: 1 hangar, terminal, atelier, carburant, siège social

39. Toulouse - Lasbordes

IATA: - ICAO: **LFCL**

Région: Midi Pyrénées
Ville: Toulouse (900.000 hab) à 4 km
Situation géographique: 43°35'20''N - 01°29'59''E, 140 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: Grand Toulouse
Aéroclub: Diverses
Activité principale: Aviation sportive et sans motor

Pistes	Dimensions	Superficie
1	950x23 m	Asphalte

Principales installations: Hangars, terminal, tour de contrôle, carburant, atelier, siège social

40. Alfés

IATA: - ICAO: LEAT

Région: Catalogne
Ville: Alfés (329 hab) à 4 km
Situation géographique: 42°32'56''N - 00°35'56''E, 214 mètres d'altitude
Organisme gestionnaire: Generalitat en attente d'adjudication
Aéroclub: Reial Aéroclub de Lleida
Activité principale: Aviation sportive; travaux aériens

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1500x30 m	Terre

Principales installations: 2 hangars, plata-forme de stationnement, tour de contrôle, carburant, siège social

41. Empuriabrava

IATA: - ICAO: LEAP

Région: Catalogne
Ville: Castello d'Empuries (10.021) à 0 km
Situation géographique: 42°15'36''N - 03°06'35''E, 2 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: Fórmula y Propiedades SA
Aéroclub: Centre de Parachutisme Costa Brava
Activité principale: Parachutisme

Pistes	Dimensions	Superficie
1	498x21 m	Asphalte

Principales installations: 14 hangars, plate-forme, terminal, bloc technique, carburant, tour de contrôle, zone administrative, siège social

42. Igualada - Odena

IATA: - ICAO: LEIG

Région: Catalogne
Ville: Igualada (36.923 hab) à 3 km
Situation géographique: 41°35'08''N - 01°39'11''E, 350 mètres d'altitude
Organisme gestionnaire: Municipalité d'Igualada - En attente d'adjudication
Aéroclub: Club de vol à voile d'Igualada-Odena
Activité principale: Aviation sportive

Pistes	Dimensions	Superficie
1	640x15 m	Asphalte

Principales installations: 7 hangars, atelier, siège social, usine d'aérostats

43. La Cerdanya

IATA: - ICAO: **LECD**

Région: Catalogne
Ville: Das (193 hab) à 3 km
Situation géographique: 42°23'11"N - 01°52'00"E, 1092 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: Generalitat, Conseil Régional - En attente d'adjudication
Aéroclub: Aéroclub de Barcelone - Sabadell
Activité principale: Aviation sportive

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1150x23 m	Asphalte

Principales installations: 6 hangars, plate-forme, atelier, carburant, héliport, siège social

44. Sabadell (1934)

IATA: **QSA** ICAO: **LELL**

Région: Catalogne
Ville: Sabadell (201.712 hab) à 1 km
Situation géographique: 41°31'02"N - 02°06'22"E, 148 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: AENA
Aéroclub: Aéroclub de Barcelone-Sabadell
Activité principale: Aviation sportive; diverses

Pistes	Dimensions	Superficie
1	900x30 m	Asphalte

Principales installations: 12 hangars, plate-forme, tour de contrôle, atelier, école de vol, zone administrative, siège social

45. Sant Lluis (1936)

IATA: - ICAO: **LESL**

Région: Iles Baléares
Ville: Mao (28.284 hab) à 3 km
Situation géographique: 39°51'44"N - 04°15'30"E, 60 mètres d'altitude
Organisme gestionnaire: Ministeri de la Défense d'Espagne
Aéroclub: Real Aéroclub de Mahón
Activité principale: Aviation sportive; formation; autres

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1850x45 m	Asphalte

Principales installations: Hangars, école de vol, plate-forme de stationnement d'aéronefs, siège social

46. Son Bonet (1921)

IATA: - ICAO: LESB

Région: Iles Baléares
Ville: Palma (383.107 hab) à 4 km
Situation géographique: 39°35'58''N - 02°42'12''E, 37 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: AENA
Aéroclub: Reial Aéroclub de les Balears
Activité principale: Aviation sportive et formation

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1000x22 m	Asphalte

Principales installations: 4 hangars, école de vol, plate-forme de stationnement d'aéronefs, siège social

47. Barbastro (1993)

IATA: - ICAO: -

Région: Aragon
Ville: Barbastro (16.025 hab) a 5 km
Situation géographique: 41°59'45''N - 00°05'35''E, 425 mètres d'altitude
Organisme gestionnaire: Asociación Deportes Aéreos Alto Aragón
Aéroclub: Membre de l'installation
Activité principale: Aviation sportive et formation

Pistes	Dimensions	Superficie
2	290x10 m	Terre
	200x20 m	

Principales installations: Hangar (pour 10 aéronefs), centre social, station météorologique

48. Santa Cilia de Jaca (1998)

IATA: - ICAO: LECI

Région: Aragon
Ville: Jaca (12.759 hab) à 14 km
Situation géographique: 42°34'16''N - 00°43'39''W, 680 mètres d'altitude
Organisme gestionnaire: Aeronáutica de los Pirineos SA
Aéroclub: Fédération Aragonaise de Sports aériens
Activité principale: Aviation sportive; utilisation touristique

Pistes	Dimensions	Superficie
2	850x25 m	Asphalte
	612x25 m	Terre

Principales installations: 2 hangars, ravitaillement en carburant, salle de pilotes, siège social

49. Villanueva de Gallego (1990)

IATA: - ICAO: -

Région: Aragon
Ville: Saragossa (667.000 hab) à 10 km
Situation géographique: 41°47'09"N - 00°50'54"W, 244 mètres d'altitude
Organisme gestionnaire: Club Vuelo ULM Villanueva de Gallego
Aéroclub: Club Vuelo ULM Villanueva de Gallego
Activité principale: Aviation sportive (ultra légers)

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1200x20 m	Asphalte

Principales installations: 20 hangars, siège social

50. Mutxamel

IATA: - ICAO: **LEMU**

Région: Communauté de Valence
Ville: Alacant (322.673 hab) à 8 km
Situation géographique: 38°26'24"N - 00°28'26"W, 123 mètres d'altitude
Organisme gestionnaire: Promociones Deportivas Alicante SA
Aéroclub: Aéroclub d'Alicante
Activité principale: Aviation sportive et formation

Pistes	Dimensions	Superficie
1	900x12 m	Asphalte

Principales installations: 2 hangars, plate-forme de stationnement, école de vol, siège social, centre de simulation

51. Pinar del Grao

IATA: - ICAO: **LECN**

Région: Communauté de Valence
Ville: Castello de la Plana (172.674 hab) à 6 km
Situation géographique: 39°59'55"N - 01°34'29"E, 0 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: Municipalité de Castelló
Aéroclub: Aéroclub de Castellon
Activité principale: Aviation sportive; travaux aériens

Pistes	Dimensions	Superficie
2	850x50 m	Terre
	900x30 m	Asphalte

Principales installations: 2 hangars, école de vol, plate-forme de stationnement, héliport, siège social

52. Requena (2005)

IATA: - ICAO: **LERE**

Région: Communauté de Valence
Ville: Requena (20.216 hab) a 6 km
Situation géographique: 39°28'29''N - 01°02'04''W, 710 mètres d'altitude

Organisme gestionnaire: Propriété privée
Aéroclub: Membre de l'installation
Activité principale: Aviation sportive et formation

Pistes	Dimensions	Superficie
1	1000x60 m	Asphalte

Principales installations: 3 hangars, plate-forme de stationnement (60 aéronefs), salle de vols, carburant, tour de vols, siège social

3.4. Les principaux aérodromes consacrés à l'aviation générale : description qualitative.

22. Alès Deaux

Installations créées en 1975 et qui appartiennent actuellement à la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Alès Cévennes et opérée par l'aéroclub local –originaire de l'année 1910- qui compte quatre vingt pilotes associés. Son activité principale est l'aviation sportive et subsidiairement la formation de nouveaux pilotes. La taille de sa piste lui permet d'accueillir des ATR42, des Transals et des Falcons.

23. Castelnaudary

Aérodrome géré par la CCI de Carcassonne et consacrée à l'aviation sportive acrobatique et au trafic d'hélicoptères ainsi qu'à la formation de pilotes dans diverses disciplines aéronautiques par le biais de l'entreprise SEFA (entreprise qui fournit des services de formations aux principales administrations, lignes aériennes et entreprises aéronautiques françaises). Et qui y possède des installations propres de maintenance et d'accueil. C'est également la base de l'aéroclub Jean Doudies –fondé en 1928 sous le nom Les Amis de l'Aviation- depuis la construction de la première piste asphaltée en 1971.

24. Lézignan Corbières

Aérodrome dont est propriétaire et gérant le consistoire de Lézignan qui accueillait jusqu'il y a environ un an l'aéroclub local de Lézignan Corbière et Minervois récemment disparu. Sa principale activité est aussi bien l'aviation sportive de loisirs que le vol acrobatique (avec des espaces réservés à l'aéromodélisme et au parachutisme).

25. Mende Brenoux

C'est l'aérodrome le plus élevé de France parmi tous ceux qui ne sont pas considérés comme des altiports (1.017 mètres d'altitude). Il est consacré au bien à l'aviation sportive qu'aux vols sans moteur (ultra légers et vols à voile et son gérant est la CCI La Lozère et il sert aussi bien à l'aéroclub local qu'à l'association Velivol des Causses et à l'association Eurojeunes de jeunes pilotes. La CCI de la Lozère fait la promotion des installations pour d'autres usages et services aussi bien destinés aux particuliers qu'aux entreprises et elle en développe l'utilisation touristique (aussi bien pour le tourisme conventionnel que pour le tourisme vert).

26. Mont-Louis La Quillane

Altiport (1710 mètres d'altitude) construit par l'aéroclub du Languedoc, qui voulait se doter d'une base de vols pyrénéenne et pour laquelle il a obtenu le support du consistoire de La Llagonne, et qui est actuellement géré et opéré par l'Association aéronautique de La Llagonne. Son emplacement au creux de trois vallées en rend les installations idéales pour la pratique du vol sans moteur et la formation de nouveaux pilotes qui sont les principales activités développées sur l'aérodrome (qui a également des espaces réservés pour le trafic d'hélicoptères, le parachutisme et le parapente).

27. Montpellier – Candillargues.

Aérodrome propriété de la communauté de commune de Pays de l'Or ou opèrent divers clubs consacrés à différentes activités aéronautiques (depuis la construction d'aéronefs aux vols acrobatiques) situé très proche de l'aéroport international de Montpellier (qui absorbe déjà une grande quantité de mouvements d'aviation générale) il est consacré aussi bien à l'aviation sportive qu'aux vols acrobatiques et aux vols à voile.

28. Sainte-Léocadie

Installations de montagnes gérées par le Centre de Vol de Montagne EAALAT et ou opère le club de vol ICARIA. Sa principale activité, en marge de l'aviation sportive, est la formation de pilotes, tant d'avions privés que de vols sans moteur et acrobatiques. Il fournit également des services de travaux aériens comme la photographie aérienne et de vols publicitaires et dispose d'espaces réservés au trafic d'hélicoptères.

29. Albi Le Séquestre

Aérodrome qui accepte jusqu'à 30.000 passagers par an et qui gère approximativement 12.000 mouvements par an, chiffre qui s'est maintenu stable au cours des dernières années. Le principal utilisateur des installations est l'aéroclub Galliac-Albi et l'utilisation en principal en est l'aviation privée de loisirs et la formation de pilotes.

30. Auch Lamothe

Installations appartenant au Conseil Général du Gers, il a un transit de 20.000 mouvements annuels répartis sur pratiquement toutes les disciplines de l'aviation no commerciale (aviation sportive, sans moteur, à voile, hélicoptère, globes aérostatiques …) et, en conséquence, il accueille divers aéroclubs sectoriels locaux. Sa grande activité est due à sa situation

géographique (entre quatre aéroports régionaux et internationaux) ainsi que la possibilité offerte par les installations dit opérer 24 h par jour, le tout combiné avec des infrastructures de catégorie C. en plus de différents aéroclubs, il accueille également l'entreprise EDF d'hélicoptères et le centre départemental de Météo France.

31. Bagnères-de-Luchon

Aérodrome géré et opéré par l'aéroclub de Luchon consacré à l'aviation sportive et à caractère de loisirs aussi bien avec des avionnettes et des ultralégers que des planeurs. De plus l'aéroclub offre également une formation de niveau initiation pour devenir pilote d'avionnettes et d'ultralégers. L'aérodrome bénéficie de sa situation géographique entre cinq vallées au pied des pics les plus élevés des Pyrénées ce qui donne une aérologie très propice à la pratique du vol sans moteur.

32. Castelsarrasin Moissac

Aérodrome géré par un comité de gestion propre et opéré par l'aéroclub local et le centre de vol à voile de Tarn et Garonne ainsi que, surtout, par l'école aéronautique d'Occitanie. Air Occitan monopolise une bonne partie des activités développées sur les installations tant les services de travaux aériens (photographie, publicités et travaux agricoles) que la formation à divers niveaux et de diverses disciplines. Les aéroclubs présents sur l'aérodrome exercent des activités d'aviation sportive ainsi que sans moteur et acrobatique.

33. Aéroport de Castres Mazamet

L'aéroport de Castres Mazamet est de construction récente (1990) et il est géré par un syndicat mixte dirigé par Chambre de Commerce et d'Industrie locale. Avec une capacité allant jusqu'à 80.000 passagers par an (en 2006 il a accueilli 21.000 passagers), il héberge aussi bien des aéroclubs ayant des objectifs principalement de loisirs et de formation (aéroclub de Castres Mazamet et Les ailes de l'Autan) que deux lignes d'aviation régulières, Airlinair et Hexair, avec des lignes régionales à courte portée (Rodez, Lyon et Paris) et un espace réservé au parachutisme militaire.

34. Figeac Livernon.

Aérodrome géré par son propre comité et siège de l'aéroclub de Figeac Livernon, il est consacré à l'aviation sportive à caractère ludique, aussi bien avec des avionnettes qu'avec des ultralégers (bien qu'il y ait également des aéronefs de vol à voile et que l'on dispense des formations de niveau d'initiation).

35. Graulhet Montdragon

Installation gérée par l'aéroclub local et construit en 1935 par le consistoire de Graulhet en réponse aux demandes de l'aéroclub lui-même fondé deux années auparavant. L'aéroclub de Graulhet en est également l'opérateur principal bien que les installations servent aussi à des associations locales de promotion du vol à voile et à des ultralégers. L'aérodrome est orienté vers l'aviation de loisirs (également du point de vue de la formation) et à la promotion des activités sociales mais il accueille également la société AEROTEC qui se consacre à la révision et à la réparation d'aéronefs ainsi qu'à la modification d'installations aéroportuaires.

36. Montauban

Aérodrome géré et opéré par l'aéroclub montalbanais, consacré à l'aviation sportive (avionnettes et ultralégers), aux vols touristiques et à la formation d'initiation. Les installations sont également adaptées au trafic d'hélicoptères ainsi qu'à la pratique du parachutisme.

37. Pamiers Les Pujols

Géré par un syndicat mixte composé des administrations publiques et dirigé par la CCI de l'Ariège, il a été construit en 1976 à l'initiative de la CCI locale, du Conseil Général, de la ville de Pamiers et des communes des environs. Les activités qui s'y développent sont diverses : vol de loisir avec avionnette et formation à différents niveaux réalisés par l'aéroclub de Pamiers, saut en parachute (environ 12.000 par an) à la charge du paraclub dont la base est sur l'aérodrome, travaux aériens (sauvetage, agricole, lutte contre les incendies de forêt), aviation corporative, vol acrobatique, aéromodélisme et, également aussi, l'utilisation des installations par une partie de l'armée et de la police française (unité spécialisée en parachutisme).

38. Saint Girons Antichan.

Aérodrome géré par la CCI DE L4Ard7che –comme l'aérodrome de Pamiers mais, à la différence de celui-ci, sous une forme juridique différente et siège de l'aéroclub de l'Ariège principalement consacré au vol de loisirs (aussi bien avec que sans moteur) et à la formation d'initiation pour les deux disciplines. Pour le vol sans moteur, les installations de la piste des vols ont été adaptées et l'aéroclub de vol à voile de la région Midi-Pyrénées centralise l'activité. L'Union nationale des centres sportifs de plein air opère également des vols sans moteur, bien qu'avec un caractère différencié et utilise l'aérodrome de Saint Girons comme base de ses stages de formation.

39. Toulouse Lasbordes

Aérodrome géré par Grand Toulouse –structure intercommunale comprenant la ville de Toulouse et 25 villes et citées limitrophes- et il est la base de diverses associations et aéroclubs (aéroclub Toulouse, aéroclub Les Ailes toulousaines…) consacré à l'aviation récréative et à la formation de nouveaux pilotes aussi bien pour le vol à moteur (avionnettes) que pour le vol à voile.

40. Alfés

Installations inscrites en 2003 par la Généralitat de Catalunya dans la catégorie aéroports d'aviation régionale, il faisait partie d'un réseau qui doit faciliter l'accessibilité au transport aérien sur tout le territoire Catalan et qui constitue un second niveau d'infrastructures (ensemble avec l'aéroport de l'Alt Urgell) périphériques par rapport aux infrastructures de premier niveau qui relèvent actuellement de l'administration Catalanes. Actuellement il a été recatégorisé et il est considéré comme aérodrome auxiliaire (niveau IV) ; la Généralitat de Catalunya en garde la propriété il est dans l'attente de l'adjudication du gestionnaire.

Le Reial Aéroclub de Lleida y opère de manière active et les principales utilisations de l'installation sont privées, sportives et de support aux taches d'extinction d'incendies. Le Plan Directeur –en reconnaissant ne pas avoir atteint les objectifs fixés par le plan de 2003- prévoit en premier lieu d'optimiser les installations pour l'utilisation de l'aviation générale et, à moye terme, de permettre des utilisations aussi bien d'aviation corporative que régionale, commerciale, malgré le fait que cela a été reconsidéré après les restrictions environnementales et l'irruption du futur aéroport d'Alguaire et le nouveau plan d'aéroports de Catalogne.

41. Empuriabrava

Aérodrome d'aviation générale et sportif selon le plan d'aéroports de Catalogne, il est de promotion privée (de l'entreprise Formulas et Propiedades SA) et il est géré par le Centre de Parachutismes Costa Brava (qui opère environ 1.000.000 sauts annuels et organise des concours d'une portée internationale). Depuis 1985 l'aérodrome d'Empuriabrava est un centre mondial de parachutisme et de chute libre. Il a généré autour de lui un cluster d'entreprises en relation avec son activité principale (depuis l'ébergement d'entreprises de formation ou de maintenance) situé aussi bien dans ses propres installations portuaires que dans les environs proches (fabricant de matériel, agence de voyage spécialisée, école sportive …).

42. Igualada Odena

Le nouveau plan directeur de l'aérodrome approuvé en juin 2006, prévoit que les installations doivent tenir compte aussi bien des besoins des activités d'aviation générale et sportive que des besoins de l'industrie aéronautique et du tissu entrepreneurial local. Dans une première phase, la piste sera étendue et aménagée ainsi que les zones de roulage et de rotation et les accès parking, hangar, et les installations portuaires seront améliorés. Pendant la seconde phase il est prévu la construction d'une zone ludique, des espaces réservés à l'aéroportuaire et à d'autres usages et des installations complémentaires. L'investissement prévu est d'un million d'euros d'installations et de 5,5 millions en travaux et infrastructures financées par le DPTOP de la Généralitat. Parallèlement à l'approbation et à l'exécution du plan directeur, on a lancé la constitution d'un consortium de gestion avec participation des administrations publiques présentes sur le territoire et qui aura pour objet de désigner par adjudication l'entité gestionnaire de l'aéroport.

43. La Cerdanya

Aérodrome d'aviation générale et sportive dont la propriété est partagée entre la Généralitat et le Conseil Comarcal qui, en consortium, agit également comme entité de gestion, dans l'attente de la désignation par adjudication de l'opérateur principal de l'installation (qui est actuellement la base de l'aéroclub de Barcelone-Sabadell, Heliswiss et Globus Pirineus). Récemment, on a amélioré le terrain de vol et les zones de sécurité de la piste, on a également étendu les plateformes et amélioré les hangars et une station de ravitaillement a été construite. Avec ce paquet d'améliorations, la quasi totalité des interventions prévues dans le plan d'aéroport de 2003a été exécutée.

44. Sabadell

Lorsque l'exécution du plan directeur prendra fin, l'aéroport de Sabadell sera l'installation d'aviation générale la mieux équipée de l'état espagnol. Le plan directeur modernise l'installation déjà existante (zones de sécurités, élargissement des voies de routage…) et en habilitera de nouvelles (bloc technique, centrale électrique, tour de contrôle, parkings…) qui doivent permettre à l'aéroport de Sabadell de devenir un référent de l'aviation commerciale (dans toute l'extension du terme et des possibilités d'affaires offertes) et d'abandonner peu à peu le cliché d'aéroport sportif et de loisirs.

De fait, dès à présent, 70 % de l'activité de l'aéroport se concentre sur les vols dérivés de l'activité des quatre écoles de pilotes d'avions et d'hélicoptères localisées dans les environs de Sabadell

(avec une quatrième consacrée à la formation d'hôtesses et de personnel de vol). Les 30 % restants sont répartis entre vols privés de services, institutionnels, de photographie et d'aérotaxi. Sur ces 30 %, encore 10.000 heures de vols annuels cumulés par les membres de l'aéroclub de Barcelone-Sabadell, le plus ancien de la Catalogne est celui qui a le taux d'activités le plus élevé. L'aéroport de Sabadell gère près de 50.000 mouvements par an, loin encore des 60.000 enregistrés en 2001 mais avec une augmentation significative depuis la baisse de 2003.

A l'avenir, sa gestion sera transférée à la Généralitat de Cataluyna avec les aéroports de Réus et Gérone.

45. Sant Lluis

Terrain de vols d'origine militaire (1936) tombé en désuétude après la fin de la guère civile, quand opéraient uniquement des avions d'urgence et autres en provenance de Son Sant Joan. En 49 le Ministère de l'Aviation ouvre San Lluis au trafic civil, aussi bien national qu'international et les premiers vols réguliers débutent au milieu des années 60, grâce à l'éclosion du tourisme dans les Baléares, on atteint les limites de capacité de l'installation et on envisage la nécessité de construire un nouvel aéroport à Minorque.

En 68, l'aéroport est cédé au Reial Aéroclub de Mao, principal opérateur des installations de l'époque et garant de la maintenance des installations ainsi que de l'école de pilot. Actuellement l'utilisation des installations est à caractère éminemment sportif et récréatif (rallye aérien, exhibitions, vols touristiques, vols acrobatiques, aéromodélisme), mais c'est également une installation auxiliaire pour des travaux aériens de surveillance forestière et environnementale. Récemment l'aérodrome a obtenu les homologations de la Fédération Internationale d'Automobilisme et on y réalise les essais des équipes de Formule1.

46. San Bonet

D'origine militaire, il a été recyclé pour son utilisation civile et il a perdu en importance au cours des années 60 en étant remplacé (à cause de son impossibilité d'absorber le volume de trafic) par l'actuel aéroport de Palma de Majorque. Son Sant Joan. Depuis il s'est consacré à l'aviation générale avec une utilisation récréative et au cours des dernières années et avec une importance décroissante des vols privés de passagers compensé par l'importance croissante des vols de formations.

Les infrastructures héritées, comme le montre le plan directeur de 2001, sont tombées en désuétude et à l'exception de quelques hangars qui ont été utilisés en continu par le Réal Aéroclub de Baléares et des particuliers, le reste des installations est détérioré. Le plan directeur veut garantir la

capacité der l'aéroport pour répondre au volume du trafic estimé et offrir des services d'aviation générale de qualité jusqu'en 2015 en étendant la plateforme de l'aéroport en adaptant les installations aux normes de sécurité en aménageant le terminal et une zone de service, en construisant un nouvel hangar d'aviation générale et en agrandissant le parking de véhicules.

47. Barbastro

Terrain construit en 1993, fondamentalement orienté vers l'utilisation sportive (ultralégers et aéromodélisme) et la formation et l'initiation au vol avec des ultralégers. Il appartient à la municipalité (la mairie de Barbastro fait la promotion du tourisme aérien avec l'opérateur de l'installation), l'opérateur principal est l'association pour les Sports Aériens du Haut Aragon (ADAA), fondée en 1992. Il possède une zone d'utilisation sociale et récréative et des hangars avec une capacité d'accueil de 2 appareils ultralégers

48. Santa Cilia de Jaca

Aérodrome inauguré en 1998 à 14 km de Jaca, à utilisation éminemment sportive (parachutisme, vol avec et sans moteur) mais également base de vols touristiques au-dessus des Pyrénées et base d'appui pour travaux aériens (Aeronáutica de los Pirineos y propose des services de publicité et de photographie aérienne). Il appartient au gouvernement d'Aragon et il est géré par l'entreprise publique APRISA (Aeronáutica de los Pirineos) et il n'accueille pas d'opérateur principal bien qu'il dispose de la collaboration de la Fédération aragonais de Sports aériens (FADA). Il est très orienté vers l'utilisation ludique et héberge dans son enceinte une série d'installations accessoires, tant pour les usagers (hangars, fourniture de carburant…) que pour le public en général.

Il est affecté par l'absence d'une politique publique intégrée au niveau régional ; les aéroports commerciaux de la région, dont la gestion et la promotion sont fortement centralisées, coexistent avec des aires de vol mineures, relevant des municipalités dans la plupart des cas ou, si elles relèvent de l'Autonomie – comme c'est le cas de Santa Cilia -, elles ne répondent pas à une stratégie à longue portée d'intégration du territoire.

49. Villanueva de Gállego

Installations privées construites en 1990, appartenant au Club de Vol ULM de Villanueva de Gállego qui en est également l'opérateur principal. Amélioré récemment, avec l'asphaltage de

la piste principale, il est actuellement en cours de qualification comme aérodrome. Il partage l'espace avec une zone restreinte à usage militaire.

50. Mutxamel

Aérodrome privé (Promociones Deportiva de alicante SA) et opéré par l'Aéroclub d'Alicante depuis 1981. Au cours des dernières années, on a procédé à des améliorations des installations, tant du point de vue strictement aéronautique (extension de la plateforme de stationnement pour atteindre une capacité de 20 aéronefs, construction de l'école de pilotes) que ludique et social. L'entreprise d'exploitation a d'autres projets d'extension. L'utilisation des installations est principalement ludique et sportive, aussi bien avec des avions qu'avec des hélicoptères (avec une importante présence du Groupe Inaer) ainsi que la formation de pilotes pour laquelle l'aérodrome dispose d'un simulateur de vol moderne. Le nombre d'opérations journalières oscille entre 20 et 45, beaucoup d'entre elles étant à la charge des services de protection civile et des services anti-incendie).

51. Pinar del Grao

Aérodrome devenu propriété de la Municipalité de Castellon par cession du Ministère de la défense, à condition de maintenir les installations à usage de vol sportif, bien que cela ait été en réalité à la charge des associés de l'aéroclub de Castellon. Son utilisation est principalement sportive (avec une importante présence de vols pour la pratique du parachutisme), mais on y dispense également des cours de formation de pilotes. Par le biais d'un contrat de sous-traitance avec la Generalitat Valenciana, l'aérodrome est également utilisé comme piste de soutien à des tâches agricoles – fumigation – et d'extinction d'incendies de forêt.

Récemment, il a subi divers incidents qui ont entraîné la fermeture de l'une des pistes de l'aérodrome, ainsi que quelques problèmes dus à l'état de maintenance des installations (avec des implications tant de sécurité que sociales – plaintes de voisinage et affrontement entre la municipalité et l'aérodrome) qui sont affectées par les projets de réforme du Parc Littoral de El Pinar.

52. Requena

Aérodrome avec propriété et gestion privée (et éventuellement opéré par le Reial Aeroclub de Valencia) inauguré en 2005 avec des infrastructures modernes et fonctionnelles qui le place en tête des installations d'aviation générale euroméditerranéennes. Son utilisation est de caractère

généraliste et il a pour objectif de promouvoir l'aviation générale à caractère sportif dans pratiquement tous ses aspects (parachutisme, vol à voile, aile delta et formation à différents niveaux) sur la zone et de pallier le déficit existant en matière d'infrastructures de ce type.

3.5. Les modèles de gestion présents sur les aéroports et les aérodromes de l'Eurorégion.

Les aéroports et aérodromes de l'espace eurorégional présentent une réalité très diverse également en ce qui concerne les structures de gestion qui permettent leur fonctionnement. Au-delà de la première distinction qu'il convient de faire entre aéroports et aérodromes, qui, dans le cas qui nous occupe n'est pas excessivement marquante, les différences les plus importantes se situent de part et d'autre de la frontière, entre les installations espagnoles et françaises. En effet, bien qu'un processus de changement soit en cours en Catalogne et un intense débat ait eu lieu sur le sujet ces derniers temps, l'Eurorégion met en évidence deux manière bien différentes de concevoir la gestion aéroportuaire : une première, l'espagnole, fondée sur une gestion absolument centralisée dans un organisme dépendant de l'États, à savoir l'Aena, et un autre modèle, le français, également en phase de modification depuis quelques années et qui recherche l'implication des administrations de proximité, comme les gouvernements régionaux ou les municipalités, mais également la participation dans la gestion d'autres organismes, non strictement publics mais avec des politiques orientées vers le service de la collectivité, comme les Chambres de Commerce locales. En fait, historiquement, la participation des chambres à la gestion du réseau aéroportuaire français a été très importante et nettement plus avancées que le modèle centralisé espagnol, ce qui, désormais, pourrait changer en Catalogne selon les perspectives envisagées par le nouveau Plan d'Aéroports de la Generalitat.

Le modèle espagnol de gestion aéroportuaire est fondé sur une conception très centralisée. L'entreprise publique Aena, qui dépend du Ministère du développement, détenait jusqu'à présent la propriété et la gestion du réseau aéroportuaire espagnol, qui, dans le cas de la Catalogne, comprend les aéroports de Barcelone El Prat, Gérone, Reus et Sabadell, aéroports dits d'intérêt général. Jusqu'au moment de la rédaction de la présente étude, les aéroports appartenaient toujours à Aena et c'est ce même organisme qui en assurait la gestion. Avec l'adoption et l'entrée en vigueur du nouveau Statut d'autonomie de Catalogne, l'une des questions qui s'est posée avec le plus de force est la transmission des aéroports dits d'intérêt général au gouvernement de la Generalitat afin que leur gestion puisse être assurée par la Catalogne. Dans le même sens, la Generalitat a présenté récemment le nouveau plan des

aéroports de Catalogne qui, au moment de la rédaction de la présente étude, était en phase d'enquête publique et qui définit un modèle aéroportuaire propre dans lequel une grande partie des efforts est centrée sur la gestion. A l'exception de l'aéroport de Barcelone El Prat qui disposera d'un modèle de gestion spécifique fondé sur la création d'un consortium public composé des administrations de l'État et de la Generalitat, le reste des installations aéroportuaires catalanes, aéroports comme aérodromes, présenteront un modèle de gestion fondé sur la création de sociétés chargés spécifiquement de la gestion de chacune des installations.

Le Plan des aéroports de Catalogne, actuellement objet d'une enquête publique, prévoit la mise en œuvre d'une nouvelle entreprise publique, créée récemment, ayant pour objectif de définir la stratégie du réseau aéroportuaire catalan et d'en faire la promotion au niveau international. « Aeroports de Catalunya », nom de baptême de ce nouvel organisme, n'interviendra toutefois pas directement dans la gestion quotidienne des installations présentes sur le territoire, qui jouiront d'une totale indépendance en matière de gestion et d'exploitation quotidiennes. Ce modèle de gestion prévoit la constitution de sociétés spécifiques pour chaque aéroport et aérodrome public, où la Generalitat conservera la propriété de l'infrastructure tout en apportant 51% du capital de la nouvelle société constituée. L'intention des responsables de la politique aéroportuaire catalane est que ces sociétés permettent la participation et l'implication d'autres administrations, en particulier locales, et d'entités qui ne seront pas forcément publiques, comme les chambres de commerce, dans la propriété des aéroports et aérodromes catalans. Il s'agit de faire place à l'initiative privée dans un secteur, l'aéroportuaire, qui doit être géré avec l'efficience et l'efficacité entrepreunariales.

Le modèle français de gestion aéroportuaire, bien qu'ayant joui historiquement d'un niveau de décentralisation plus important que l'espagnol (et, partant, que le catalan) passe également depuis quelques années par une évolution très intéressante. Traditionnellement, les chambres de commerce locales ont participé très activement à la gestion et à l'exploitation des aéroports français. Dans l'Eurorégion, par exemple, cela apparaît très clairement dans la majorité des aéroports commerciaux qui en font partie, où la participation des chambres de commerce locale dans la gestion est largement majoritaire. Seuls deux aéroports, ceux de Montpellier et de Toulouse, présentent ou présenteront à brève échéance un modèle de gestion différent qui découle de la transformation récemment mise en œuvre par le gouvernement français.

En France et, partant, dans l'Eurorégion, on trouve deux types d'installations, du point de vue de la gestion. Peu importe qu'il s'agisse d'aéroports ou d'aérodromes car la distinction dans un sens ou dans l'autre dépend du volume de passagers enregistré par l'installation et de l'intérêt

qu'elle suscite. Ainsi, dans l'Eurorégion, on peut trouver deux types d'installations : d'une part, les aéroports ou aérodromes, que l'État a transférés, tant en ce qui concerne la propriété que la gestion, aux administrations de proximité, c'est-à-dire les gouvernements régionaux, locaux ou que les français nomment groupements ou collectivités territoriales composées de diverses administrations de proximité. C'est le cas, par exemple, d'aéroports ou d'aérodromes comme ceux de Carcassonne, Castelnaudary-Villeneuve, Lezignan-Corbières, Montpellier-Candillargues, Perpignan-Rivesaltes ou Tarbes-Lourdes-Pyrénées. Il s'agit d'installations qui demeurent entièrement propriété des administrations auxquelles elles ont été transférées et ce sont ces dernières auxquelles incombe la responsabilité de définir plus précisément le modèle de gestion et d'exploitation de chacun d'eux, en ouvrant ou non la porte à l'initiative privée dans l'exploitation. Et il y a encore de nombreux aéroports français, ils étaient 150 initialement, qui n'ont pas été transférés aux autorités locales ou régionales et qui continuent donc d'appartenir à l'État. La majorité d'entre eux est gérée par les chambres de commerce locales, jusqu'à un tiers du total, et le processus perdurera jusqu'à l'achèvement des transferts.

L'autre catégorie d'aéroports est constituée d'un groupe sélectionné de douze installations, reconnues par l'État comme d'intérêt national, qui restent propriété de l'État et que le gouvernement français ne prévoit pas de transférer aux administrations régionales et locales. Il s'agit toutefois d'aéroports gérés traditionnellement par les chambres de commerce locales et, dans l'Eurorégion, il y en a deux : Montpellier et Toulouse. Le gouvernement français a mis en œuvre un processus de réforme de la gestion des grands aéroports régionaux fondée sur la reconnaissance d'une exploitation décentralisée et constituée de divers acteurs, initialement publics, mais qui pourraient devenir privés à court et à moyen terme. C'est ainsi que sont apparues de nouvelles sociétés aéroportuaires constituées initialement, au moins, par l'Etat français (qui détiendra 60% du capital de la société de gestion), les chambres de commerce (qui en détiendront, au moins, 25%) et d'autres collectivités locales qui se répartiront les 15% restants du capital de la société constituée. La nouvelle société a comme principal objectif la gestion et l'exploitation de l'aéroport et sa tâche sera surveillée par un conseil créé à cet effet. Cette transition a été réalisée à l'aéroport de Toulouse et elle est en cours sur celui de Montpellier.