

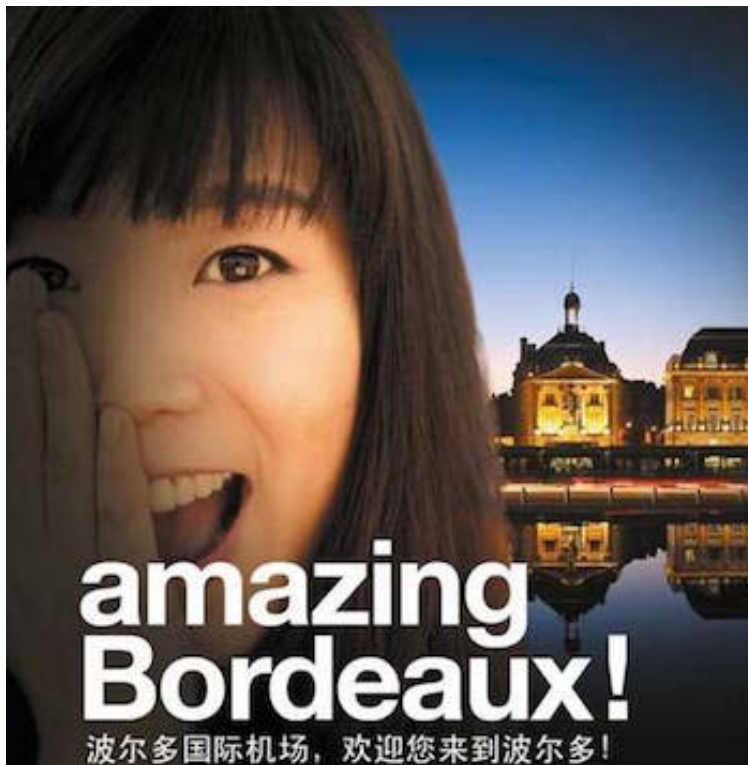
par Gil Roy

# Vers un rééquilibrage inéluctable du système aéroportuaire français

7 décembre 2014 | [Transport Aérien](#) | [Commenter](#)

**Au-delà de la première que constitue l'entrée d'investisseurs chinois dans le capital d'Aéroport Toulouse-Blagnac, un mouvement de fond se dessine en régions. La baisse de l'influence d'Air France, la montée en puissance des low cost et les ambitions de nouveaux transporteurs du Golfe et d'Asie stimulent les ambitions des aéroports régionaux français qui contestent, plus que jamais, l'hégémonie d'Aéroports de Paris, et remettent en question une gestion opaque des droits de trafic.**

L'effet de surprise passé, la presse a retenu que les nouveaux actionnaires chinois d'Aéroport Toulouse-Blagnac avaient pour objectif d'atteindre 18 millions de passagers par an en 2030 (contre 7,5 M cette année). En d'autres temps, dans cette perspective, Toulouse aurait pu être qualifié de laboratoire, mais la mondialisation est passée par là, et chacun veut en tirer profit tout de suite sans attendre de voir comment les nouveaux gestionnaires de Toulouse allaient s'y prendre pour atteindre leurs ambitieux objectifs. Lyon et Toulouse qui sont les suivants sur la liste du gouvernement, tout comme Bordeaux dont le trafic international explose, ne se contentent plus des miettes que veut bien leur laisser Paris. Les deux aéroports parisiens concentrent 44% du trafic total métropolitains et surtout la quasi totalité des vols long courrier réguliers. Et cette situation n'est plus acceptable.



L'aéroport de Bordeaux à la conquête du marché chinois

© Aeroport de Bordeaux

Jeudi dernier, quelques heures seulement avant que le ministre de l'économie ne fasse part du choix du gouvernement dans le dossier toulousain, [les chefs d'entreprises lyonnais \(Medef et CGPME\) lançaient une pétition électronique pour obtenir deux fréquences hebdomadaires supplémentaires pour la ligne Lyon-Dubaï assurée par Emirates](#) . Cette action est concertée avec celle de la CCI de Nice qui, au travers d'[une pétition lancée mi-octobre](#) , réclame « *une plus juste répartition des droits de trafic aériens au profit des aéroports de Nice Côte d'Azur et de Lyon-St Exupery* ». Au même moment, l'aéroport de Bordeaux dévoilait la campagne de communication qu'il lance à destination du grand public chinois et des professionnels de l'aérien. L'objectif est d'obtenir l'ouverture d'une ligne directe entre Bordeaux et une métropole chinoise.



La CCI de Nice et les entreprises de la Côte d'Azur se mobilisent pour l'aéroport

© CCI de Nice

Alors que d'un côté, les grands aéroports régionaux dénoncent « *la réglementation archaïque limitant les droits intercontinentaux de trafic aérien* », de l'autre côté, le député Bruno Leroux, dans son rapport sur la compétitivité du transport aérien propose de « *limiter les droits de trafic pour les transporteurs ne respectant pas une concurrence équitable* ». Sont nommément désignés les transporteurs du Golfe qui « *font une concurrence déloyale aux transporteurs long courriers français* », autrement dit à [Air France](#).



**Les entrepreneurs lyonnais réclament un renforcement de la desserte du hud d'Emirates à Dubaï**

© Club des Entrepreneurs pour les Aéroports de Lyon

Le 2 décembre, à la veille de la réunion du Conseil des ministres européens des transports à Bruxelles, le SNPL a abondé dans le sens du député, dénonçant « *les compagnies de l'Asie et du Moyen-Orient, en plein essor, (qui) sont souvent subventionnées par les États et bénéficient, par exemple, de facilités sur les aéroports ou de carburant à un prix déifiant toute concurrence* ». Une fois de plus, le gouvernement va devoir gérer une contradiction.

Parions que Toulouse-Blagnac sera le premier aéroport régional à obtenir une liaison directe avec la Chine.

**Gil Roy**



A propos de Gil Roy :

Gil Roy a fondé Aerobuzz.fr en 2009. Journaliste professionnel depuis 1981, son expertise dans les domaines de l'aviation générale, du transport (...) [ses articles](#) - [en savoir plus](#)

[Recommander l'article à un ami](#)

**COMMENTAIRES**

[Commenter l'article](#)



marc amoudry a dit le lundi 8 décembre 2014 à 14h55

Mon cher Gil Roy,

Une nouvelle fois, votre analyse est pertinente.

DG de l'aéroport de Beauvais pendant treize ans, j'ai vécu l'irrésistible ascension des low costs, à un moment où la DGAC me faisait diviser par deux mes perspectives de croissance, arguant que le low cost était un phénomène anecdotique en France.....

Et encore, on n'a rien vu, car la part de marché du low cost en France est bien plus faible que dans les autres pays européens !  
Quant à la concurrence "déloyale" d'air France par les compagnies du Golfe, c'est oublier un peu vite que cette concurrence s'exerce d'abord par la qualité du service...

Bien cordialement à vous