

Quel futur pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac ?

Un article de La Dépêche publié le 21 mai, expose le “plan stratégique”, présenté par le président du Directoire de ATB, Philippe Crébassa, pour faire “redécoller le trafic” de la plateforme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac, notamment avec 66 destinations pour cet été 2021.

Suite à la crise du Covid, le constat est effectivement impressionnant : plus de 80 % de baisse par rapport à 2019, plus encore sur les vols internationaux mais nettement moins sur le fret qui a poursuivi son trafic envers et contre tout, surtout la nuit . Même si les frontières sont fermées, le constat est clair : les passagers boudent l'avion !

Face à cette situation, hormis un habillage marketing par “une nouvelle identité graphique”, la stratégie présentée se décline en plusieurs propositions :

- “des parcours passagers personnalisés avec un circuit dédié aux voyageurs fréquents” ; on peut comprendre en effet que des passagers se rendant régulièrement à Paris soient un peu lassés de perdre une vingtaine de minutes à faire le tour obligé de l'aérogare pour traverser sa zone commerciale.
- “accélérer sa transition énergétique avec par exemple une nouvelle chaufferie biomasse”, qui doit effectivement assurer le chauffage des immenses halls aujourd'hui surdimensionnés.
- “la réorganisation de l'entreprise et la digitalisation des processus métiers”, ce qui laisse sans doute présager des suppressions d'emplois.
- “développer des relais de croissance rentables en trouvant de nouveaux revenus immobiliers”, en effet, ces revenus extra-aéronautiques (parcs de stationnement, locations immobilières, redevances sur les chiffres d'affaire des commerces, des hôtels ...) représentent plus de 40 % des recettes des grands aéroports.
- “proposer une offre compétitive” et “développer la destination Toulouse” en “signant un partenariat entre l'aéroport et l'agence d'attractivité de Toulouse Métropole”, que l'on peut comprendre comme une main tendue aux compagnies low-cost avec très probablement des subventions publiques dont on ne saura rien en raison du secret des affaires !

Alors que l'aéroport de Toulouse-Blagnac était géré avec une certaine prudence par la chambre de commerce et d'industrie (CCI) qui en a assuré les principaux développements, sa transformation en société à actions par l'État en 2007, suivie par la vente de près de 50 % des actions de l'État au groupe chinois Casil en 2015 pour 308 millions d'Euros puis son rachat par le groupe Eiffage en 2019 pour 500 millions d'Euros expliquent largement la frénésie visant à rentabiliser le capital investi : ouverture de nouvelles lignes, essentiellement avec des compagnies low-cost et augmentation du nombre de passagers de 25 % entre 2015 et 2019. La poule aux œufs d'or !

Malheureusement le Covid a frappé et le nombre de passagers en 2020 a été ramené à celui de 1989 !

Que faudrait-il faire ?

Faut-il vraiment souhaiter un retour à la situation antérieure et reprendre une croissance “quoi qu'il en coûte” en termes de bruit, de pollution, d'embouteillages et d'extension sans fin de zones de stationnement ?

Cette croissance risque de s'avérer rapidement insoutenable en particulier pour des raisons environnementales et climatiques.

Ne devrait-on pas au contraire fixer un seuil maximum de trafic sur Toulouse-Blagnac correspondant à sa capacité environnementale et, dans un contexte de gestion du territoire, revoir le rôle des autres aéroports régionaux (Castres, Tarbes, Rodez, Carcassonne...) pour rééquilibrer les trafics ?

C'est exactement le contraire de ce que préconise Philippe Crébassa qui a prévu d'installer à Blagnac en octobre la halle logistique de FedEx, alors que ce trafic de fret pourrait sans doute se faire ailleurs.

Cette contradiction n'a rien de surprenant : d'une part ATB, société à capital dont les actionnaires attendent un retour sur les 500 millions d'euros investis et d'autre part des aéroports à charge des collectivités locales qui ne fonctionnent qu'à travers des subventions publiques qui couvrent leurs déficits structurels.

Une solution : socialiser ATB et créer un pôle régional chargé du trafic aérien.