

ECONOMIE ET TERRITOIRE

DÉVELOPPEMENT AÉRIEN

L'aéroport de Montpellier poursuit une stratégie de diversification des destinations. Il s'agit d'un impératif pour répondre aux enjeux de développement économique régional qui supposent de toujours mieux capter le trafic touristique et de proposer aux entreprises un lien plus fort avec les grandes capitales européennes.

Cette stratégie reçoit l'appui progressif des collectivités territoriales qui partagent le souci du développement économique et du désenclavement européen de la région Languedoc-Roussillon.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET FONCIER

L'aéroport doit développer les nouveaux flux touristiques générés par les compagnies low cost, mieux quadriller les grandes métropoles européennes, asseoir son développement sur le Maghreb.

L'aéroport de Montpellier s'est lancé dans une politique de création de zones d'activités hyperspécialisées. Ainsi, trois aéropôles, constitués par les pôles «tertiaire», «logistique-fret» et «maintenance industrielle» (*complétés par le pôle «second front»*) occupent une large partie des 471 hectares mis à disposition des entreprises. Devant le succès de ces aéropôles, une extension de 50 hectares est d'ores et déjà envisagée.

L'AÉROPÔLE TERTIAIRE

L'espace vitrine de l'aéroport. Situé à l'entrée du site aéroportuaire sur deux hectares, il accueillera à terme trois bâtiments haut de gamme de 5000m². Le premier abrite depuis fin 2006 les nouveaux bureaux de la CCI de Montpellier.

L'AÉROPÔLE LOGISTIQUE-FRET

prévu sur 30 hectares, il enregistre l'arrivée de leaders incontestés. Après TNT, numéro un du transport express interentreprises – avec plus de 120 agences réparties sur l'ensemble des villes françaises – implantée sur 2500m², LA POSTE crée sur 8.5 hectares une plate-forme logistique industrielle pour le tri du courrier (*bâtiment de 22000m², investissement global de 40 millions d'euros*). Ce nouvel

équipement traitera 2.2 millions de plis par jour! La société POMONA occupe une place reconnue dans l'univers agroalimentaire. Leader ou coleader dans ses métiers, POMONA a choisi de s'installer sur l'aéropôle logistique-fret. 2.5 hectares seront dédiés à cet important opérateur en fruits, légumes et produits de la mer. Les Services des DOUANES de Montpellier seront aussi installés sur cet aéropôle. Enfin ASICS, leader en running performance et déjà présent sur l'aéroport au niveau de la zone de fret, réfléchit à doubler son site montpelliérain. Quasiment prévenu, l'aéropôle dispose d'une réserve foncière de 50 hectares supplémentaires qui font actuellement l'objet d'études.

L'aéropôle maintenance industrielle :

positionné en front d'activité, dans le prolongement de la piste commerciale, cet espace devrait intéresser une grande entreprise de maintenance aéronautique nationale voire internationale. La proximité de deux écoles de formation aux métiers de l'aéronautique performantes (*ESMA et SEFA*) rend particulièrement attractif cet aéropôle en devenir.

RELATION COMMERCIALE AVEC RYANAIR

Ryanair est implanté depuis mars 2002 à l'aéroport de Montpellier. Comme pour la majorité des contrats passés entre les aéroports régionaux Français et Ryanair, les contrats signés entre les deux entités prévoient des aides financières versées par l'aéroport. A 9€ par passager, la subvention atteindrait 4,5M€ de 2002 à 2006. En 2010 comme en 2009, le conseil Régional qui finance la Chambre de commerce et d'industrie de Montpellier, a versé environ 2 millions d'euros à Ryanair. Le rapport de la cour régionale des comptes pointe certains avantages accordés exclusivement à Ryanair «Au niveau tarifaire, il est observé que les redevances aéronautiques ont été forfaitisées pour Ryanair alors que les autres compagnies qui desservent la plateforme de Montpellier sont soumises aux dispositions des guides tarifaires qui ne prévoient le régime forfaitaire que pour les aéronefs non commerciaux de moins de six tonnes. La redevance «passager» a été fixée en 2002 à un niveau inférieur à celui du guide tarifaire applicable de 2,78 € HT. Elle a été plafonnée alors que le guide tarifaire ne prévoit pas une telle disposition. Enfin, le contrat ne précise pas si les tarifs sont hors taxes ou taxes incluses.» La chambre souligne également une irrégularité concernant les modalités commerciales, en notifiant que «aucun bon de commande n'a été émis par le concessionnaire» pour demander à Leading Verge l'exécution des prestations décrites dans le marché et en déterminer la quantité³⁵. Ce qui constitue une irrégularité compte tenu que «cette situation est contraire à l'article 11 du code des marchés publics 2001 «(...) les marchés publics sont des contrats écrits. L'acte d'engagement, les cahiers des charges et, le cas échéant, les bons de commande, en sont les pièces constitutives» De plus, la chambre régionale

des comptes souligne que«Plusieurs éléments conduisent à penser que le soutien multiforme, apporté par la Chambre de commerce et d'industrie de Montpellier et l'aéroport de Montpellier directement ou indirectement au travers des marchés avec Leading Verge, pourrait constituer une aide directe à la compagnie irlandaise Ryanair. L'analyse qui suit résulte tant des décisions de la commission européenne que des jurisprudences administratives nationales. » 