



Un marché à maturité.

A Toulouse-Blagnac, la décision est arrêtée. Les structures existantes vont être adaptées aux besoins des low cost qui ont représenté, en 2010, 19 % du trafic et surtout tiré la croissance. Quatre espaces de préembarquement vont être mis en place dans le hall C. **Les escaliers des prépasserelles seront modifiés et doublés pour permettre l'embarquement et le débarquement de deux avions en simultané, le tout en vingt-cinq minutes d'escale.** La mise en service est prévue le 31 mars 2011. Dans le nouveau terminal D, deux salles d'embarquement low cost internationales seront également aménagées. En 2011, Toulouse accueillera la nouvelle base de la compagnie low cost espagnole Vueling : un A319 pour neuf destinations.

Paradoxalement, la fermeture de la base de Ryanair à Marseille début janvier 2011, ou plus

exactement le faux départ de la compagnie irlandaise, démontre que le segment low cost est devenu une composante à part entière du marché français. Il n'est évidemment pas concevable pour Ryanair de quitter définitivement une ville où elle a traité 1,5 million de passagers en 2010, comme elle peut le faire sur un aéroport régional secondaire où elle n'exploite qu'une seule ligne en échange de subventions conséquentes des collectivités locales.

Trois semaines seulement après la fermeture de sa base phocéenne, Ryanair a annoncé la réouverture de onze des treize lignes fermées début janvier 2011. Au final, elle en exploitera 24 en 2011. Rappelons qu'à Beauvais, sans avion basé, Ryanair représente 83 % des presque 3 millions de passagers traités.

Le marché low cost semble être en passe d'avoir atteint en 2010, sur les aéroports régionaux français, son niveau de maturité. Les règles sont désormais claires. C'est le marché qui commande et les perspectives sont prometteuses. ■