# **Colloque aéroports et territoires**

## Le 3 octobre 2018

## Sommaire

[Accueil des participants 2](#_Toc527301069)

[I) Discours inauguraux 2](#_Toc527301070)

[Elisabeth BORNE 2](#_Toc527301071)

[Ministre chargée des Transports](#_Toc527301072)

[Jacques MEZARD 5](#_Toc527301073)

[Ministre de la Cohésion des Territoires](#_Toc527301074)

[M. Alain ROUSSET 7](#_Toc527301075)

[Président de la région Nouvelle-Aquitaine et président du thème « Performance au service des territoires »](#_Toc527301076)

[II) Interactions économiques entre les exploitants d’aéroports, les compagnies aériennes et les territoires : quelles sont leurs attentes ? 9](#_Toc527301077)

[III) Comment faire converger les enjeux d’attractivité et d’aménagement équilibré d’un territoire, la recherche de rentabilité d’une société concessionnaire et une régulation économiquement efficace ? 16](#_Toc527301078)

[IV) Le rôle croissant des régions dans la stratégie aéroportuaire de leur territoire et leurs instruments d’intervention 23](#_Toc527301079)

[V) Conclusion du colloque 31](#_Toc527301080)

##### Accueil des participants

Aïda TOUIHRI

Bienvenue à ce colloque « Aéroports et territoires » qui constitue le dernier acte des Assises nationales du transport aérien, entamées en mars dernier. Ce n’est certainement pas un hasard si ces travaux se terminent par la performance au service des territoires. Avant d’en dire davantage, je cède la parole à Madame Elisabeth Borne, ministre chargée des transports.

##### Discours inauguraux

### Elisabeth BORNE

#### Ministre chargée des Transports

Monsieur le ministre de la cohésion des territoires, Cher Jacques,

Monsieur le président de la Région Nouvelle-Aquitaine, Cher Alain,

Mesdames et messieurs les élus,

Mesdames et messieurs,

La politique de mobilité que je porte vise à mettre en relation nos concitoyens, nos territoires et nos entreprises, dans toute leur diversité, à toutes les échelles géographiques, sans assignation à résidence et au plus proche des besoins de mobilité quotidienne de chacun.

Cette ambition et cette politique, je les porte en particulier au travers de la loi d’orientation des mobilités que je présenterai prochainement au Conseil des ministres.

Vous le savez, je suis très attachée à ce que la politique de mobilité soit au service de tous les territoires qui, tous, ont droit à une desserte adaptée et performante.

C’est pourquoi j’ai le plaisir d’ouvrir le colloque de ce jour, « Aéroports et territoires », avec le ministre de la Cohésion des Territoires, Jacques Mézard, que je remercie chaleureusement.

Et c’est pourquoi, Jacques et moi-même souhaitons que ce colloque soit l’occasion d’écouter les collectivités territoriales, notamment les Régions, qui sont des acteurs majeurs des politiques de mobilité.

Ce colloque est le dernier des Assises nationales du transport aérien que j’ai lancées en mars dernier. Si nos Assises ont donné lieu à de nombreux événements, partout en métropole et dans nos territoires d’outre-mer, c’est parce qu’il est essentiel que l’Etat et les collectivités construisent ensemble la mobilité d’aujourd’hui et de demain, en évitant l’écueil d’une approche - parfois encore - centralisatrice. Et je sais, Cher Jacques, que tu y es attentif.

Permettez-moi aussi de remercier très sincèrement Alain Rousset qui, au-delà du colloque de ce jour, a accepté de présider le thème des Assises « Performance au service des territoires ». Nous avons déjà eu le plaisir d’échanger avec Alain sur les enjeux de ce thème et je sais compter sur votre engagement pour que les territoires se saisissent pleinement des compétences qui sont les leurs.

Le colloque qui nous réunit aujourd’hui est la dernière étape de cette phase de concertation avec l’ensemble des acteurs et de réflexion approfondie sur l’avenir du transport aérien. Il s’agira ensuite de tirer le bilan de cette phase et des attentes qui ont été exprimées. Puis viendront les décisions.

Alors peut-être un mot de clarification sur le calendrier des Assises. J’entends évidemment - et je partage - les impatiences qui ont pu s’exprimer. Mais nul ne peut ignorer certains changements qui sont intervenus dans le secteur au cours de ces mois. Nous devons évidemment en tenir compte dans nos Assises. Je tiens en tout cas à vous confirmer mon engagement et ma détermination.

Mais, pour aujourd’hui, quels sont les principales questions qui nous sont posées ? Pour ma part, j’en vois deux :

* Tout d’abord, les politiques de mobilité et d’aménagement des territoires appellent une complémentarité entre tous les modes de transport. Le transport aérien y a naturellement toute sa place. Je suis convaincue que pour certains territoires, le transport aérien peut apporter des réponses concrètes et rapides aux problèmes d’enclavement que subissent nos concitoyens et nos entreprises.
* Ensuite, la question du maillage aéroportuaire de notre territoire est fréquemment posée. Notre pays a-t-il trop, ou trop peu, d’aéroports ? Les travaux conduits en 2016 par le commissariat général à l’égalité des territoires, à la demande du conseil supérieur de l’aviation civile, ont montré qu’il convient d’éviter de répondre à cette question avec dogmatisme ou par une approche « comptable », mais qu’il faut s’interroger sur la vocation et la complémentarité des différents aéroports. Je suis convaincue que le véritable enjeu, c’est celui d’une politique d’aménagement régional qui réponde avec efficacité, efficience même, aux besoins de nos concitoyens et de nos entreprises. Une politique qui contribue au développement et à l’attractivité des territoires.

Quel chemin, donc, pouvons-nous tracer ensemble pour répondre à ces enjeux ? Le point de départ me semble être une stratégie régionale. La Loi NOTRe a désigné les Régions chefs de file pour l’aménagement du territoire et le développement économique. C’est l’occasion pour les Régions :

* d’exprimer leur vision stratégique des enjeux liés à la connectivité aérienne de leur territoire, en France comme à l’international ;
* de rechercher une plus grande cohérence de l'offre aéroportuaire et aérienne, en examinant la réalité des besoins et la complémentarité avec les autres modes de transport ;
* enfin, d’intégrer, à l’échelle régionale, les enjeux de desserte des aéroports par les transports en commun.

Cette vision stratégique me semble avoir vocation à s’exprimer au travers des schémas régionaux d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires instaurés par la loi NOTRe.

Je suis convaincue que cette vision pourra concilier les objectifs d’aménagement du territoire, de développement économique et de concurrence loyale entre plateformes, et, dans le même temps, aboutir à une allocation plus efficiente de l’argent public, dans le respect des règles européennes sur les aides d’Etat. L’expérience acquise par certaines Régions le démontre. Vous serez invités à en débattre aujourd’hui.

Depuis les apports de la loi NOTRe et l’affirmation du rôle des Régions, quel appui l’Etat peut-il apporter à la mise en œuvre des stratégies régionales ?

En premier lieu, je souhaite que l’Etat se tienne aux côtés des Régions pour permettre la gouvernance territoriale la plus appropriée. Pour les grands aéroports régionaux, j’entends que certaines collectivités souhaiteraient avoir la possibilité de monter au capital des sociétés aéroportuaires auquel l’Etat est présent. D’autres pourraient appeler de leurs vœux une nouvelle étape de décentralisation. La loi NOTRe de 2015 a en effet ouvert la possibilité pour les collectivités volontaires de se voir transférer à titre gratuit la propriété et la compétence d’autorité délégante d’aéroports qui ne sont pas d’intérêt national. Les Régions ont donc la possibilité d’être force de proposition. Et je serai particulièrement attentive aux points de vue qui s’exprimeront aujourd’hui.

Ensuite, je souhaite que l’Etat collabore d’avantage avec les Régions pour contribuer à répondre aux besoins de connectivité aérienne, notamment internationale. L’enjeu pour la croissance économique est clair. C’est une attente que les collectivités territoriales ont tout aussi clairement exprimé lors des Assises. J'ai donc décidé de mieux associer les Régions à la préparation des négociations internationales sur les droits de trafic, d’augmenter le nombre de villes françaises pouvant être desservies, et de réserver des enveloppes de droits de trafic pour leur desserte. C’est une démarche que j’entends mener pour soutenir le développement des aéroports en région, de nos territoires et de nos entreprises. Et, naturellement, sans affaiblir pour autant notre hub national.

Pour les aéroports plus petits, l’Etat accompagnera également les Régions en simplifiant les règles administratives sur les aides d’Etat. Les collectivités bénéficieront d’un cadre simplifié pour participer au financement des investissements et couvrir le déficit d’exploitation lorsque l’aéroport accueille moins de 200 000 passagers par an. Ce cadre simplifié permettra, sous certaines conditions, d’éviter le long processus de notification préalable à la Commission européenne.

Pour les plus petits aéroports, l’Etat accompagnera les Régions en créant les conditions d’une meilleure concertation pour la définition des « points de passage frontalier ». Ces points de passage sont essentiels pour la viabilité économique de certains petits aéroports, pour l’attractivité des territoires et leur ouverture sur le monde. Le député Jean-Baptiste Djebbari a mené une large concertation sur le sujet entre les services de l’Etat et les acteurs du transport aérien. Je souhaite que cette concertation entre l’Etat et les entreprises soit pérennisée au-delà des Assises, pour aboutir à la mise en place d’un contrôle adapté à la diversité des situations des aéroports français. L’appui des ministères des Finances et de l’Intérieur seront bien sûr nécessaires.

Enfin, pour le financement de la sécurité et de sûreté aéroportuaires, la solidarité entre aéroports français est une condition nécessaire à l’équilibre global du secteur. C’est pourquoi je souhaite confirmer la vertu du système de péréquation de la taxe d’aéroport, que d’aucuns questionnent parfois. Au fond, l’enjeu du financement des missions régaliennes me semble moins celui du dispositif de solidarité entre aéroports que celui de la compétitivité, dans la mesure où, en France, actuellement, le financement repose exclusivement sur les transporteurs aériens. Je souhaite que les collectivités puissent saisir l’occasion que donne ce colloque pour s’exprimer sur cette question, bien sûr en gardant à l’esprit les contraintes qui pèsent sur les finances publiques.

*Vous le voyez, l’Etat sera un partenaire des Régions et des collectivités, au service d’une desserte équilibrée et inclusive de nos territoires.*

Je sais aussi que vous êtes nombreux à souhaiter que l’Etat remplisse pleinement son rôle de régulateur économique, pour garantir une répartition équitable de la valeur. Car il en va de la compétitivité économique de l’offre aérienne et donc de l’attractivité des territoires. Dans le respect des rôles de chacun, je sais que nous avons en commun la volonté d’une régulation indépendante des intérêts particuliers, et qui fixe les bonnes incitations. Je pense par exemple à l’efficacité de l’exploitation, à la qualité du service public aéroportuaire et à la pertinence des développements d’infrastructures. C’est l’objet de la deuxième table ronde de ce jour et je serai là encore attentive à vos expressions.

*Je souhaite donc un Etat partenaire des territoires, un Etat régulateur.* Mais l’Etat, et naturellement le Ministre, Cher Jacques, veillent aussi à la cohésion des territoires.

Vous le savez, je porte une politique raisonnée de relance des liaisons aériennes d’aménagement du territoire. Lorsque l’offre du marché est insuffisante et qu’il n’existe pas d’alternative ferroviaire ou routière satisfaisante, ces liaisons, subventionnées par la puissance publique, sont une réponse efficace au désenclavement des territoires. L’apport de financements publics a une nécessaire contrepartie : l’exigence d’un service fiable et de qualité. J’ai eu l’occasion de le dire cet été aux dirigeants de Hop!. J’ai également eu l’occasion d’en discuter avec le nouveau directeur-général du groupe Air-France-KLM et de lui dire les fortes attentes du Gouvernement, de nos territoires et de nos entreprises dans ce domaine.

Les travaux sur les liaisons d’aménagement du territoire ont été présidés par le préfet Claude Morel. Et je souhaite le remercier. Je souhaite aussi remercier les collectivités territoriales et les organisations professionnelles pour leur implication : leur expérience et leur vécu sont indispensables pour la pertinence des réflexions.

Ces travaux ont d’ores et déjà abouti à des résultats. Beaucoup d’entre vous ont souhaité que soit clarifiée la répartition des compétences entre l’Etat et les collectivités pour l’organisation de services aériens. En réponse, nous travaillons à l’élaboration d’un guide méthodologique dont Jacques Mézard vous reparlera dans un instant. C’est un premier résultat.

Le second résultat, je suis heureuse de vous l’annoncer, c’est l’augmentation du budget dédié aux liaisons d’aménagement du territoire, qui seront dotées de 15 millions d’euros supplémentaires dès 2019, soit un budget multiplié par quatre par rapport aux années précédentes pour ces liaisons métropolitaines. Après des années de désengagement, c’est un changement d’approche qui correspond à la politique que je porte pour les mobilités. Cet effort de l’Etat implique, aussi, qu’en se fondant sur leur stratégie régionale et leur besoins de connectivité, les Régions, en lien avec les collectivités concernées, fassent connaître leurs priorités. Cette discussion est en cours et je souhaite qu’elle puisse aboutir au plus tôt. J’ai donc demandé à la DGAC d’organiser des rencontres bilatérales avec les régions concernées afin d’identifier, dans les semaines qui viennent, en association avec les collectivités et les aéroports, les projets de liaisons auxquelles l’Etat pourrait apporter son soutien sur la période 2019-2022.

Mesdames et messieurs, pour conclure, je vous invite à pleinement saisir l’occasion qui vous est offerte de débattre ensemble de vos visions stratégiques, du rôle que vous souhaitez donner aux aéroports, des instruments de gouvernance et de régulation que vous appelez de vos vœux. Car nous avons un objectif commun : celui d’aéroports au service de l’attractivité et du développement des territoires.

Permettez-moi enfin de convoquer Michel de Montaigne, qui écrivait dans ses Essais que *« La parole est moitié à celui qui parle, moitié à celui qui écoute »*. C’est dans cet esprit d’écoute et de compréhension mutuelle que je souhaite placer le colloque de ce jour. Et je vous invite à construire ensemble une vision renouvelée pour nos aéroports, au service de nos entreprises, de nos territoires et de nos concitoyens.

Je vous remercie.

*Applaudissements.*

### Jacques MEZARD

#### Ministre de la Cohésion des Territoires

Madame la Ministre, chère Elisabeth,

Monsieur le président Rousset,

Mesdames et Messieurs,

Je remercie madame la ministre des Transports pour son invitation. Nous travaillons ensemble, en toute confiance et avec une même vision de l’aménagement du territoire, qui se veut un aménagement pour tous les territoires. Je suis en charge de la cohésion des territoires – cela a un sens – et le transport aérien a un sens au niveau de la cohésion des territoires. Pour avoir géré pendant 16 ans, jusqu’en juin 2017, un aéroport relié par une ligne d’aménagement du territoire, je possède une certaine expérience de ce moyen de transport que l’on peut qualifier de « moyen de transport rapide pour gens pas pressés ».

Je suis très heureux des annonces de Madame la ministre chargée des Transports car elles témoignent de la prise en considération de deux éléments. Premièrement, le transport aérien est utile, dans notre pays, à l’intérieur du territoire, pour faciliter la mobilité et pour rétablir un équilibre territorial. Deuxièmement, ces annonces démontrent que le Gouvernement veut conforter ce moyen de liaison là où il est particulièrement utile. Et il est utile. En effet, 1 million de nos concitoyens peuvent être desservis grâce au transport aérien dans les territoires les plus enclavés. Nous avons donc besoin de conforter ces liaisons intérieures.

La gestion des aéroports et les lignes aériennes constituent deux sujets complémentaires mais différents. Pour avoir voté contre la loi NOTRe, vote que j’assume toujours avec une grande conviction, pour avoir remarqué qu’une partie des questions de compétence étaient réglées par la circulaire du 22 décembre 2015, ce qui est relativement original, je pense qu’il est aujourd’hui souhaitable de bien préciser le rôle des uns et des autres dans le fonctionnement des aéroports et des lignes d’aménagement du territoire. A ce sujet, je souhaite saluer la démarche conduite par le Président Rousset au travers de ce schéma régional, qui constitue une avancée très positive. Je salue également la prise de conscience des régions qu’il est absolument indispensable de permettre à certains territoires de disposer de manière pérenne d’une ou plusieurs liaisons aériennes qui leur apportent l’oxygène vital.

Je suis moi-même issu d’un territoire dont les quelques entreprises de production fermeraient en quelques mois si l’avion cessait son activité. C’est une certitude car ce territoire est enclavé par la route, où l’on roule de plus en plus lentement, et parce que le train y fonctionne difficilement. Pour le monde économique, la seule solution réside alors dans l’aérien. Nous avons donc l’impérieuse nécessité d’apporter de la visibilité aux collectivités locales et de les sécuriser pour leur permettre de disposer d’infrastructures de qualité sachant qu’un aéroport par lequel transitent moins de 200 000 passagers annuels relève de conditions de fonctionnement particulières mais de règles de sécurité aussi contraignantes que pour un aéroport important. La collectivité de petite ou de moyenne taille doit donc pouvoir s’adapter à ces contraintes et bénéficier d’un mode de gestion différent. Pour ma part, j’ai géré l’aéroport dont j’étais responsable dans le cadre d’une régie, qui fonctionnait nettement mieux que le système antérieur. *Il est donc essentiel d’apporter aux collectivités des possibilités de gestion d’aéroport différenciées et de la simplicité quant à la question des lignes aériennes d’aménagement du territoire.*

Nous sommes engagés sur la bonne voie et le travail réalisé par Elisabeth Borne et son équipe ne peut qu’être reçu avec une grande chaleur par tous ceux qui doivent gérer des aéroports régionaux et faire fonctionner des lignes d’aménagement du territoire.

Je ne peux conclure sans parler du fonctionnement actuel de ces lignes. En tant qu’utilisateur et ministre de la République, j’ai honte de la manière dont le transport aérien régional est assuré. Nos concitoyens font preuve d’une grande patience, car ils sont confrontés de manière répétitive à des retards, à des annulations et à des incidents en vol, tout au long de l’année. Cette situation est absolument intolérable. Au regard de ces dysfonctionnements, le rapport entre le nombre de passagers, le prix du billet et le financement de l’Etat et des collectivités soulève d’importantes questions. Il est temps de les affronter plutôt que d’envoyer aux collectivités des rapports succincts se contentant de constater les déficits. Notre pays a le devoir d’assurer des lignes aériennes qui fonctionnent normalement.

Je souhaite que ce message soit entendu, notamment par ceux qui portent des responsabilités et ne les assument pas toujours comme elles doivent l’être. Nous en sommes tout à fait conscient, Elisabeth Borne et moi-même. Nous devons le respect aux territoires parce que des hommes et des femmes y vivent. Il est inacceptable qu’ils ne soient pas tous traités dans les mêmes conditions. Je le dis à tous ceux qui sont présents à ce colloque, et à ceux qui ne le sont pas. Et je veillerai, en tant que ministre de la Cohésion des Territoires, à rappeler ce principe constamment tant que je ne constaterai pas de progrès. De même, il serait temps que nos grands aéroports considèrent les lignes d’aménagement du territoire comme des lignes normales.

Voilà ce que je pense et ce que nous allons faire.

*Applaudissements.*

### M. Alain ROUSSET

#### Président de la région Nouvelle-Aquitaine et président du thème « Performance au service des territoires »

Madame la ministre des Transports,

Monsieur le ministre de la Cohésion des Territoires,

Chers amis,

Nous avons essayé, avec vos collaborateurs du ministère des Transports, de replacer la problématique des liaisons aériennes et des aéroports dans le cadre de l’aménagement du territoire. Pour les collectivités et les entreprises d’une zone entourant un aéroport, celui-ci constitue un outil d’attractivité économique et sociale indispensable. Il convient néanmoins de résoudre les problématiques de gestion et de propriété. S’agissant du capital, je suis comme Monsieur le ministre de la Cohésion des Territoires résolument favorable au maintien du caractère public des aéroports, y compris pour ceux de la taille de l’aéroport de Bordeaux. J’ai donc exprimé, dans le cadre du groupe de travail « Performance au service des territoires », mon hostilité à l’égard de la privatisation des aéroports, pour trois raisons que les Canadiens ont démontrées depuis très longtemps au travers de leur analyse des partenariats public-privé :

* perte de compétence de la puissance publique ;
* perte d’ingénierie ;
* coût beaucoup plus élevé qu’avec un pilotage public ou parapublic.

*La faiblesse de la puissance publique en termes de compétences et d’ingénierie coûte cher à notre pays dans tous les domaines.* En outre, nous savons que les équipements privatisés restent souvent gérés par les hauts fonctionnaires qui rejoignent le repreneur. En tant que Président de la région Nouvelle-Aquitaine, je suis donc résolument contre la privatisation de l’aéroport de Bordeaux. Alain Jupé partage pleinement ma position. Lorsqu’une concurrence existe entre aéroports, nous ne pouvons que la laisser s’exercer, en aidant tous les aéroports.

Ce discours ne revient pas à dire que les opérateurs privés n’auraient pas de rôle à jouer. Néanmoins, après l’exemple des autoroutes, les réflexions en cours visant à trouver des financements pour nos infrastructures ne doivent pas nous amener à reproduire avec les aéroports des bêtises aussi flagrantes pour la dépense publique, la compétence publique et l’avenir de notre pays. Il est d’autant plus grotesque d’avoir vendu l’aéroport de Toulouse aux Chinois que c’était le meilleur moyen de leur permettre de copier les activités stratégiques d’Airbus. Cette situation résulte des considérations court-termistes du ministère des Finances, qui mériterait de reconstituer ses compétences sur l’analyse de la gestion des aéroports.

La plupart des autres aéroports sont gérés par des syndicats mixtes. Pour ma part, à l’issue de cette période de réduction des moyens et de regroupement des chambres de commerce sur certaines grandes utilités, je ne rejette pas l’idée qu’elles puissent être concessionnaires d’aéroports. Cette solution présente également un intérêt pour les aéroports et permettrait aux chambres de commerce de se professionnaliser dans la gestion des grandes infrastructures. Elle serait également favorable aux départements, notamment dans le cadre de leurs compétences liées au tourisme. Il convient néanmoins d’adapter les textes pour éviter la problématique posée par la loi NOTRe, que j’ai votée, et permettre un vrai partenariat au niveau territorial afin de renforcer les moyens alloués aux lignes d’aménagement du territoire.

Nous avons dû tripler le budget alloué aux aéroports de la région Nouvelle-Aquitaine et si les départements et les agglomérations ne contribuaient pas à leur financement, le Conseil Régional devrait supporter à lui seul un budget de 45 millions d’euros. Il convient donc de clarifier les attributions des différentes collectivités. Si le pilotage des aéroports revient intégralement à la région, il sera nécessaire de lui en donner les moyens. Une solution alternative, et qui me paraît préférable, consiste à établir un accord entre les collectivités et à désigner un chef de file.

Nous devons également résoudre les problématiques d’accessibilité, de transport en commun et de désenclavement des aéroports. Le conflit entre l’étalement urbain et l’installation de lignes en site propre est aussi important que le conflit entre l’étalement urbain et la défense des terres agricoles. Le schéma d’aménagement du territoire pourrait contribuer à la résolution de ces problématiques à condition de renforcer le pouvoir réglementaire des régions en termes d’urbanisme.

Alors même que la structure d’Air France était initialement liée à la puissance publique, quelle analyse cette dernière a-t-elle mené lors des fusions et des restructurations qu’a connues l’entreprise ? Air France assurant un service public et constituant un outil d’utilité publique, comment définir une vision et des recommandations pour l’entreprise ? *Tout se passe comme si le secteur public et le secteur privé ne parvenaient plus à se parler, parce que le secteur public a perdu ses compétences. Or le privé a également besoin de grandes visions portées par l’Etat.*

Nous nous sommes battus en région Aquitaine pour constituer un écosystème en matière de maintenance aéronautique. Il est néanmoins nécessaire de revoir les règles de la maintenance, en mettant en place des contrôles qui ne soient pas seulement des autocontrôles. L’aéroport et la ligne d’aménagement du territoire constituent une porte sur l’international et une condition d’attractivité. Ils sont aujourd’hui indispensables pour une ville comme Limoges, qui ne bénéficie ni de l’autoroute ni du train à grande vitesse, alors que la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse a vieilli. Il est donc nécessaire de renforcer la desserte aérienne.

S’agissant du financement des lignes d’aménagement du territoire, les sommes évoquées par Madame la Ministre représentent une part infime des montants gérés par Bercy. Cette annonce est néanmoins stratégique. Je suis disposé, avec Régions de France, à analyser si les régions sont disposées à prendre le relais. En l’état actuel des choses, elles s’y opposeront toutes. Néanmoins, dégager une somme de 15 ou 20 millions d’euros ne constitue pas un enjeu inatteignable à l’échelle d’un budget régional. Je note donc avec plaisir l’annonce des rencontres bilatérales entre les régions et la DGAC. Les régions sont disponibles pour travailler sur ce thème, à condition qu’une réflexion visant à assurer la cohérence entre le fer, la route et l’air soit conduite dans le cadre des futurs contrats de plan Etat-région. Il est en effet souhaitable que chaque territoire dispose d’une vision pour ses entreprises, dans le cadre d’une planification même à quinze ou vingt ans. Aujourd’hui, 60 % des usines sont implantées à la campagne. Si elles la quittent parce que l’attractivité métropolitaine est trop forte, les campagnes mourront.

Je me permets également d’attirer votre attention sur ce constaté, que documentent des travaux de recherche précis : les partenariats public-privé présentent un coût faramineux pour la dépense publique. Par ailleurs, les puissances publiques doivent conserver des compétences pour pouvoir dialoguer à armes égales avec leurs interlocuteurs du secteur privé. La perte des compétences entraîne un surcoût pour la collectivité et un manque de visibilité. De ce point de vue, il en est des aéroports comme des autoroutes.

*Applaudissements*.

##### Interactions économiques entre les exploitants d’aéroports, les compagnies aériennes et les territoires : quelles sont leurs attentes ?

###### Le rôle de l’Etat

Aïda TOUIHRI

Quelle est la vision de l’Etat sur la fonction des aéroports ? Quel est son rôle dans le maillage aéroportuaire ?

François THEOLEYRE, adjoint au directeur du Transport aérien, direction générale de l’Aviation civile

Un aéroport est une entité économique et un service public, dont les retombées économiques dépassent très largement l’entreprise qui le gère. Il a vocation à accueillir des flux de trafics et à permettre la mobilité des citoyens, le développement d’un tissu économique et l’accès à un certain nombre de services publics tels que la sécurité civile ou la santé. C’est donc pas rapport à l’ensemble des impacts économiques des aéroports que doit s’organiser la politique aéroportuaire.

Le système aéroportuaire français a fortement évolué depuis la fin d’une importante vague de décentralisation en 2006, lorsque l’Etat a confié aux collectivités locales la gestion de 150 aéroports, sous des formes très variées. Il en résulte un tissu d’aéroports très hétérogène, y compris dans sa gouvernance et ses modalités d’exploitation. Parallèlement, l’Etat a conservé des plateformes principalement dédiées aux activités militaires et les aéroports de huit grandes métropoles ainsi que leurs plateformes satellites.

La gestion des plateformes relevant de la compétence de l’Etat a continué d’évoluer avec la création des sociétés aéroportuaires à partir de 2007. Les chambres de commerce et d’industrie ont ainsi été remplacées par des sociétés *ad hoc*, dotées de capitaux publics, dans le cadre d’un schéma concédant/concessionnaire plus affirmé, qui s’est encore développé avec la privatisation. Par ailleurs, l’Etat a confié directement à des opérateurs privés certaines de ses plateformes telles que les aéroports de Mayotte, de Tahiti et de Nantes.

Suite à ces évolutions, l’Etat s’est recentré sur son rôle de concédant et sur la régulation économique, même si dans ce champ également des changements importants sont intervenus avec la création d’une autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires en 2016 (ASI). La vérification de la juste rémunération des exploitants est donc sortie du périmètre de l’administration proprement dite, l’Etat conservant la responsabilité de définir la régulation économique.

La direction générale de l’Aviation civile considère que l’Etat doit continuer à se préoccuper du développement à long terme de ses plateformes. C’est la raison pour laquelle il a instauré un système dans lequel il en fixe les grandes orientations stratégiques, qui peuvent aller au-delà de l’échéance du contrat de concession en cours pour s’assurer de la continuité de la stratégie. L’Etat approuve également des schémas de compétition générale dans l’optique d’assurer le développement des plateformes à très long terme. Nous associons les collectivités territoriales à l’élaboration de ces documents de planification, qui font l’objet de nombreuses concertations.

Aïda TOUIHRI

Comment les aéroports de la région Bretagne ont-ils trouvé leur place dans leur environnement territorial ?

Gérard LAHELLEC, vice-Président chargé des transports et des mobilités, région Bretagne

Ils ont pris leur place il y a déjà quelques décennies puisque la région Bretagne totalisait récemment encore jusqu’à dix aéroports. Suite à la loi du 13 août 2004, la région est devenue dépositaire de cinq aéroports, dont quatre totalisent moins de 500 000 pax par an. Nous nous sommes donc interrogés sur la vocation de ces aéroports et avons constaté qu’elle différait selon les cas. Nous leur assignons un objectif commun, celui de la performance, car nous n’avons pas pour objectif de maintenir artificiellement des équipements qui seraient inutiles. Si notre territoire comporte autant d’aéroports, c’est parce qu’il a besoin d’être connecté au reste du territoire national, à l’Europe et au monde. *Ce n’est pas parce que nous avons cofinancé une LGV récemment que nous avons abandonné nos ambitions en matière de développement aéroportuaire.*

La Bretagne présente une géographie complexe et possède par exemple un aéroport du côté de Dinard, dont la raison d’être essentielle, pour la collectivité régionale, réside dans l’activité industrielle qui y est adossée. Sans cet aéroport, les 550 emplois assurés par Sabena technics n’existeraient pas. L’aéroport de Quimper se trouve dans une situation plus précaire du point de vue économique, alors qu’il est peut-être l’aéroport breton le plus utile au territoire qu’il dessert sachant que l’avion est le moyen le plus performant pour relier la Pointe du Raz depuis Paris, permettant même l’aller-retour dans la journée. Cet aéroport possède donc une utilité publique qui n’est pas garantie seulement par les critères du marché sachant qu’il ne compte que 100 000 pax.

Bien que la loi du 13 août 2004 soit une loi de transfert plus qu’une loi de décentralisation, nous avons relevé le défi de la reprise de cinq plateformes aéroportuaires, qui atteignent toutes l’équilibre d’exploitation sans intervention publique sur l’offre *low cost*.

Aïda TOUIHRI

Vous démontrez donc que la théorie selon laquelle un aéroport ne pourrait atteindre l’équilibre en deçà de 700 000 passagers par an est inexacte. La notion de petit aéroport est-elle faussée ?

Gérard LAHELLEC

La taille d’un aéroport doit s’évaluer par rapport aux besoins du territoire. En tant qu’autorité concédante, la région estime que la raison d’être de l’aéroport de Dinard ne réside pas dans le développement aérien, même si l’activité industrielle qu’il dessert n’existerait pas sans activité aérienne. Nous avons donc mutualisé la gestion de cet aéroport avec celle d’un autre aéroport de la région pour permettre à l’ambition publique de s’affirmer et de trouver l’équilibre économique. Nous avons également appliqué ce modèle à l’aéroport de Quimper, mais selon des critères totalement différents. Ce type de contrat ne peut être configuré qu’en tenant compte de la réalité du territoire.

Aïda TOUIHRI

Quel doit être le rôle de l’Etat dans ce contexte ?

Gérard LAHELLEC

Le fait que les régions ne possèdent aucun pouvoir réglementaire est très problématique. Même si nous avons vécu des épisodes de décentralisation relativement positifs, les régions restent tributaires des choix de l’Etat. C’est par exemple l’Etat qui délivre les obligations de service public (OSP), selon ses critères, qui ne correspondent pas toujours à ceux des territoires.

En outre, la région Bretagne s’est impliquée dans la réalisation de l’aéroport de Notre‑Dame-des-Landes non par choix mais en application d’un projet voulu par l’Etat, à l’aune duquel nous avions défini nos contrats de concession. Nous devons donc relever un nouveau défi puisque ces contrats sont devenus totalement obsolètes avec l’abandon du projet.

Néanmoins, nous avons réussi à mettre en œuvre un dispositif qui permet d’atteindre l’équilibre d’exploitation. *La principale difficulté réside dans l’association de l’autorité publique, c’est-à-dire les régions, à la décision politique réglementaire que l’Etat continue de gérer selon ses dogmes, ses critères et ses méthodes.* Or la démonstration est apportée que le critère exclusif du marché ne fonctionne pas. Les OSP qui se bâtiraient sur cette foi ne fonctionneraient pas non plus, même s’ils étaient dotés d’importants moyens. Il est donc essentiel que l’Etat écoute les territoires et tienne compte de leurs critères pour définir la politique qui leur sera utile.

François THEOLEYRE

Nous sommes déterminés à accompagner les régions et la ministre a annoncé qu’elles seraient consultées. L’Etat ne décidera donc pas selon ses seuls critères mais de façon partenariale pour assurer la cohérence avec les réflexions régionales sur la vocation des plateformes. L’Etat agit déjà en partenariat avec la région Bretagne pour définir la vocation des aéroports d’Etat et une réflexion est en cours sur ceux devant rester de sa compétence et ceux que la région pourrait gérer plus efficacement au regard des besoins locaux.

###### Les attentes des exploitants

Jérôme ARNAUD, Directeur général adjoint, Edeis

Les attentes de l’exploitant Edeis sont intimement liées à celles de nos concédants. Elles portent donc sur l’accessibilité du territoire et sur la performance économique des plateformes. L’accessibilité consiste à permettre à un avion de s’y poser quel que soit son pays de provenance, ce qui renvoie à la question du contrôle aux frontières, et à n’importe quelle heure du jour et de la nuit, ce qui renvoie à la question de la flexibilité du service de navigation aérienne. Les plateformes régionales participent au maintien de l’économie locale et de la population.

Par exemple, la plateforme aéro-industrielle de Francazal, dont l’Etat est concédant, accueille des opérateurs de premier ordre mais ne pouvait accepter des vols depuis l’étranger jusqu’à récemment. Grâce aux Assises, nous avons d’ores et déjà pu l’ouvrir aux pays de l’espace Schengen. La question porte désormais sur son ouverture au‑delà de Schengen, sachant que la plateforme a un impact économique majeur sur le territoire, en complément de Toulouse-Blagnac.

S’agissant de la performance économique, le déficit d’une plateforme n’est nullement une fatalité. Certaines plateformes de 5 000 passagers annuels sont rentables. *La rentabilité d’une plateforme dépend de son modèle économique et de sa vocation, qu’il appartient aux territoires de bien cibler, en s’appuyant sur les conseils des exploitants.* Un exploitant peut améliorer la performance économique en réinternalisant les activités qui dégagent une marge, en créant des synergies, en mutualisant les compétences et en développant les services annexes liés à l’immobilier et au carburant notamment.

Tanguy BERTOLUS, Président du Directoire, Aéroports de Lyon

Vis-à-vis des exploitants, les collectivités locales qui sont actionnaires des grands aéroports régionaux expriment les attentes d’un partenaire. Nous partageons en effet des objectifs communs, à très long terme, consistant à développer l’attractivité économique et touristique des territoires par le transport aérien. Ce développement nécessite une politique forte en termes de marketing, sur laquelle nous devons collaborer pour promouvoir les atouts et les forces de la région dans le monde entier. Nous collaborons donc avec la marque Onlylyon et le Centre régional des transports de la région Auvergne‑Rhône-Alpes. Ces collaborations peuvent encore être renforcées et mieux coordonnées. Les aéroports contribuent fortement à leur financement.

L’accessibilité des aéroports constitue effectivement un enjeu fort pour permettre aux passagers de se rendre facilement vers leur destination finale. Nous avons donc également besoin d’un partenariat efficace avec les collectivités locales dont relèvent les réseaux de transport. A Lyon, nous avons la chance de disposer d’une liaison dédiée entre le centre-ville et l’aéroport, essentielle pour le développement de l’attractivité de la ville et de l’aéroport. Le partenariat autour de ce Rhônexpress est donc extrêmement important à long terme pour maintenir la qualité de service.

Les attentes des collectivités portent également sur la création de nouvelles lignes. Pour un aéroport tel que celui de Lyon, le développement des liaisons internationales est fondamental pour le développement économique. Nous développons donc des liaisons directes vers la Chine, sachant que pour une compagnie chinoise, la desserte de Lyon est en concurrence avec toutes les autres villes du monde. Nous devons donc partager avec les compagnies le risque lié à l’ouverture d’une ligne, dans le cadre de la régulation européenne. Cette démarche nécessite des fonds de développement et des outils de marketing.

En tant qu’investisseurs, nous sommes également demandeurs d’une relation partenariale avec nos concédants, sur la base de contrats stables et souples. De même, la régulation doit favoriser les investissements intelligents, la qualité du service pour les passagers et le développement global et à long terme des capacités aéroportuaires pour assurer l’attractivité du territoire français.

###### Le rôle des compagnies aériennes

Aïda TOUIHRI

Comment une compagnie aérienne appréhende-t-elle l’enjeu du maillage territorial ?

Hélène ABRAHAM, Directrice générale adjointe, HOP!

HOP est la marque qui fédère l’ensemble de l’activité court-courrier du groupe Air France. Elle opère des avions de 50 à 212 sièges, sur des lignes allant de 40 000 à 2 millions de passagers par an, et effectue 600 vols par jour. Elle couvre donc un maillage territorial très dense, d’une quarantaine d’aéroports en France, et s’inscrit au service des hommes et des régions. Air France est aujourd’hui un groupe privé, qui participe néanmoins d’une certaine forme de péréquation territoriale entre les lignes d’aménagement du territoire. Par ailleurs, nos avions passent la nuit dans les aéroports de région pour permettre aux passagers d’arriver à Paris à 8 heures. Nous avons donc besoin d’échanger avec les régions sur leurs besoins de maillage territorial. Même si l’avion demeure souvent le seul moyen d’effectuer l’aller-retour avec la capitale dans la journée, nous avons été fortement pénalisés par les choix publics en faveur du train.

*Quoi qu’il en soit, nous avons un rôle fondamental à jouer dans l’animation économique des territoires.*

Gérard LAHELLEC

En Bretagne, nous constatons une croissance de 16 % du trafic aérien depuis Rennes entre 2017 et 2018, contre une croissance du TGV de 20 %. En revanche, le TGV a sûrement nuit à la desserte de Quimper. Toutefois les Quimpérois demandent à être connectés à Paris par avion et par le train et il reste un marché à conquérir. En dépit de la concurrence du TGV, la preuve a été apportée qu’un service de qualité permet de ramener les passagers vers l’avion.

*En revanche, le critère du marché, qui est un paramètre important, ne doit pas être l’élément à partir duquel on renonce à servir les territoires.* Nous sommes également confrontés au risque réglementaire. En effet, si les aéronefs actuellement utilisées par HOP sur Quimper étaient mises en cause, il est vraisemblable que les efforts produits par la compagnie, sans laquelle la desserte n’existerait plus, seraient totalement annihilés. Par conséquent, si nous définissons une OSP pour garantir le service, nous serons probablement amener à définir la typologie des aéronefs dans le contrat de concession pour assurer sa pleine efficience.

Hélène ABRAHAM

Les avions de transport régional Embrahair, que nous utilisons aujourd’hui sur la ligne Paris-Quimper, sont les meilleurs en termes de consommation de carburant mais rallongent le temps de vol de 15 minutes. Néanmoins, l’enjeu d’un client est d’arriver à l’heure et de pouvoir prendre un taxi ou un transport collectif immédiatement. De ce point de vue, je regrette le manque de transports collectifs dans les plateformes. Je déplore également que l’aéroport d’Orly parque les avions des lignes d’aménagement du territoire loin de l’aérogare, ce qui pénalise la ponctualité à l’arrivée.

Aïda TOUIHRI

Quelles sont les attentes des exploitants vis-à-vis des compagnies aériennes ?

Jérôme ARNAUD

Les attentes proviennent plutôt des compagnies aériennes. Elles portent sur l’accessibilité des aéroports et sur le coût de toucher, qu’elles souhaitent le plus bas possible. Nous nous efforçons donc de répondre à cette attente en optimisant la performance économique. Au-delà des opérateurs aériens réguliers, Edeis travaille également avec l’aviation d’affaires et l’aéro-industriel, qui ont besoin d’un service personnalisé et de flexibilité. Nous avons donc établi un partenariat avec l’opérateur mondial de l’aviation d’affaire, Jetex, pour mieux cernes les attentes des clients et monter en gamme. Nous avons également questionné les pilotes sur leurs attentes. La flexibilité s’obtient en proposant des services aéroportuaires à toute heure, ce qui suppose de combler les déficits de l’Etat en termes de navigation aérienne, et en mettant en place des services AFIS.

###### Les freins au développement des plateformes et les atouts de la mutualisation

Jérôme ARNAUD

Le développement des lignes ne dépend pas uniquement de l’exploitant aéroportuaire. Il dépend également du territoire sachant qu’il existe une concurrence entre aéroports. Or nous manquons parfois de données pour alimenter le volet relatif au territoire du dossier que nous présentons aux compagnies aériennes. Nous souhaitons donc que l’ensemble des acteurs touristiques et économiques des territoires approfondissent la connaissance des flux pour permettre aux opérateurs aériens d’évaluer les risques.

Tanguy BERTOLUS

Il est fondamental d’organiser le partage des données collectées par les exploitants aéroportuaires, par les compagnies aériennes et par les territoires pour mieux connaître les clients. Nous sommes en effet convaincus que c’est en plaçant les clients au centre de notre action que nous atteindrons nos objectifs communs de développement des territoires. Nous devons donc être attentifs à leurs attentes, leur proposer une offre cohérente et assurer la qualité du service au sein des aéroports. Le temps de parcours au sein de l’aéroport constitue un élément essentiel de la qualité. Nous nous efforçons donc de l’optimiser en travaillant quotidiennement avec les compagnies aériennes, leurs assistants et les services publics.

Hélène ABRAHAM

De ce point de vue, le rétablissement du contrôle identitaire sur les vols intérieurs a des effets catastrophiques sur la ponctualité alors qu’il ne se justifie pas totalement puisqu’il n’existe pas pour le train. En outre, nos collaborateurs ne sont pas formés pour reconnaître une fausse pièce d’identité.

François THEOLEYRE

La problématique de l’allocation des moyens de la police aux frontières sera résolue par le dialogue avec les territoires et les exploitants et par une réflexion sur la vocation des aéroports. Le contrôle aérien coûte relativement cher et doit également être utilisé de manière appropriée, là où il est nécessaire. Dans certains cas, il ne se justifie pas et le service de l’AFIS permet de répondre au besoin.

Aïda TOUIHRI

Comment assurer la performance des aéroports d’une même région et éviter que la concurrence nuise au territoire ?

Tanguy BERTOLUS

Chaque aéroport possède ses caractéristiques propres et une vocation touristique ou économique. Le fait que les quatre aéroports de la région Auvergne-Rhône-Alpes soient gérés par le réseau Vinci Airports constitue un élément clé de l’amélioration de l’efficacité opérationnelle et facilite la gestion des aléas climatiques. Ces aéroports ne travaillent donc pas en concurrence mais en étroite collaboration pour améliorer l’expérience du passager. Sur le plan commercial, nous avons décliné cette collaboration en créant une marque qui constitue la porte d’entrée des Alpes pour les aéroports de Lyon, Grenoble et Chambéry. En revanche, nous ne mutualisons pas les coûts car chaque aéroport dépend d’un contrat et d’un délégant différent.

Aïda TOUIHRI

La mutualisation des expertises est-elle effective également en région Bretagne ?

Gérard LAHELLEC

Elle l’est *a priori* mais la difficulté de l’exercice consiste à faire converger les intérêts des compagnies, du gestionnaire et de l’autorité publique. Au travers de ses cahiers des charges, la région vise une gestion vertueuse, profitable à l’ensemble du territoire. Par exemple, nos contrats de concession interdisent à la concession de financer le *low cost*. L’offre *low cost* est donc financée par d’autres acteurs qui y ont avantage. Cette interdiction oblige à la créativité et constitue une forme de régulation qui se veut intelligente et vertueuse du point de vue de la dépense publique.

Hélène ABRAHAM

Air France est formellement opposé au financement de Ryanair par les collectivités françaises, d’autant plus que cette compagnie n’emploie personne en France. Nous avons saisi les tribunaux sur ce point et la Commission européenne a repris certains de nos arguments. Air France s’efforce d’assurer une présence de l’aérien dans tous les territoires en partenariat avec les collectivités locales et nous souhaitons pouvoir le faire en toute légalité et en toute transparence, au service du développement économique de toutes les régions.

*Les moyens publics qui sont accordés illégalement à Ryanair pourraient être mis à profit d’autres enjeux relevant véritablement de l’aménagement du territoire.*

François THEOLEYRE

Les aides publiques sont très encadrées par la réglementation européenne et nous veillons à son application. Par ailleurs, la création de nouvelles liaisons doit intervenir selon des règles communes pour tous les acteurs et tous les territoires afin d’éviter de fausser la concurrence entre les compagnies et les aéroports. Les dynamiques de la concurrence entre compagnies et entre aéroports ont tendance à provoquer une hausse des aides publiques, au profit de certaines compagnies et sans réelle retombée sur le territoire. Nous suivons ce phénomène de concurrence déloyale entre plateformes avec une grande vigilance mais le droit est complexe. La Commission européenne a néanmoins pris des décisions sur plusieurs dossiers, ordonnant le remboursement d’aides. Les services de la DGAC souhaitent que tous les acteurs appliquent le même cadre. Ils se tiennent à disposition des collectivités qui s’interrogent sur les moyens de favoriser l’activité tout en respectant les règles.

Tanguy BERTOLUS

Nous devons trouver l’équilibre pour éviter que la lutte contre les abus entraîne des freins trop importants à la création de lignes qui sont fondamentales pour les aéroports et les territoires. Nous souhaitons pouvoir financer une partie du risque que prennent les compagnies en ouvrant une nouvelle ligne afin de les y encourager, en respectant la réglementation européenne.

Gérard LAHELLEC

C’est la puissance publique qui définit la politique de ses aéroports, sans interdire à ses gestionnaires de conquérir des lignes nouvelles. En Bretagne, l’argent public ne contribue pas à cette conquête. Par ailleurs, les décisions que peut prendre l’Etat ont des conséquences directes sur la gestion des aéroports. C’est le cas notamment de la décision de non réalisation de l’aéroport de Notre-Dame-des-Landes, qui met en cause l’équilibre économique des contrats en cours en Bretagne, au point que nous n’avons plus les moyens de financer les investissements nécessaires à l’opérationnalité des plateformes. J’en appelle donc à la haute responsabilité de l’Etat et je lui demande d’écouter les demandes des territoires, qui ne résultent pas d’ambitions dispendieuses mais correspondent aux investissements indispensables à l’aménagement de la France.

François THEOLEYRE

Cette demande est entendue au plus haut niveau de l’Etat, qui se mobilise pour donner à la région Bretagne les moyens d’accompagner le développement de l’aéroport de Rennes.

###### Echanges avec la salle

De la salle, Président d’une association de lutte contre les nuisances aériennes

Même si la table ronde ne portait pas sur le sujet de l’environnement, il convient de ne pas l’occulter. L’abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes constitue une véritable catastrophe pour les régions et pour les habitants d’Ile-de-France, qui devront subir le report des flux. La privatisation de l’aéroport de Toulouse a également des conséquences catastrophiques sur la tranquillité des riverains. Enfin, le développement des liaisons internationales des aéroports de province permettrait de désenclaver l’aéroport d’Orly.

Jérôme ARNAUD

Nous avons mis en place des plans d’actions pour faire face aux enjeux des nuisances sonores, en commençant par créer un système de dépôt de plainte en ligne pour pouvoir mieux analyser les problématiques. Nous nous rapprochons également de la gendarmerie du transport aérien pour trouver des trajectoires génératrices de moins de nuisances et nous renforçons les procédures visant à garantir le respect des trajectoires définies.

Tanguy BERTOLUS

A Lyon, les travaux d’insonorisation et de trajectoire ont permis de ramener le nombre de plaintes annuelles de 4 000 à 400 en dix ans. Nous poursuivons nos efforts sur ce sujet. La communauté aéroportuaire s’est mobilisée sur les enjeux environnementaux avec la mise en place de certifications spécifiques telles que l’Airport Carbon Accreditation, qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les aéroports ne pourront se développer que s’ils le font de manière durable et placent les sujets environnementaux au cœur de leurs préoccupations.

Françoise BROCHOT, présidente de l’Association de défense contre les nuisances aériennes Advocnar

Nous considérons que le nombre de plaintes ne constitue pas un bon indicateur pour juger des nuisances d’un aéroport sur son territoire. Quelles mesures prévoyez-vous dans le cadre de la deuxième génération de plan de prévention du bruit ?

Tanguy BERTOLUS

Même si nous ne trouvons pas d’accord sur tous les sujets avec les représentants des riverains, l’important est d’établir un équilibre entre l’attractivité des territoires, le développement économique des régions et le bien-être des populations. L’aéroport de Lyon est le premier aéroport européen à se conformer au nouveau règlement sur les vols de nuit. Nous travaillons donc en permanence sur le sujet des nuisances sonores.

##### Comment faire converger les enjeux d’attractivité et d’aménagement équilibré d’un territoire, la recherche de rentabilité d’une société concessionnaire et une régulation économiquement efficace ?

###### Les enjeux de la régulation des aéroports

Luc FEDERMAN, Directeur général adjoint, pôle transports, infrastructures, mobilité et cadre de vie, région Nouvelle-Aquitaine

La région Nouvelle-Aquitaine, qui est la plus étendue de France, possède onze aéroports de taille très diverse et relevant de situations très disparates en termes de gouvernance. Avec l’extension des attributions des régions en matière de mobilité et d’aménagement, il était naturel que la région Nouvelle-Aquitaine mette en place une stratégie aéroportuaire. Les enjeux en termes de régulation des pouvoirs publics consistent à concilier le recours à la compétitivité des gestionnaires d’aéroport pour limiter les aides publiques, qui sont nécessaires pour équilibrer le fonctionnement des aéroports de moins de 1,8 million de passagers, et la réponse aux besoins d’attractivité des territoires, pour lesquels le lien aérien est indispensable. Les pouvoirs publics ont pour rôle de permettre le dynamisme des intervenants privés au profit des territoires tout en assurant la péréquation avec les plateformes ayant besoin d’un lien aérien vers Paris et l’Europe, pour permettre à tous les territoires de se développer.

Adam RUDNY, responsable des redevances aéroportuaires, IATA

Les compagnies aériennes ont besoin d’infrastructures pour pouvoir servir le territoire et satisfaire la demande. Le défi consiste à réconcilier ce besoin d’infrastructures et de services de qualité avec les enjeux économiques. Les aéroports sont des entreprises qui possèdent un pouvoir de marché local, voire l’exclusivité sur certaines régions, ce qui peut mener à des situations de profit excessif. Il convient par ailleurs de s’assurer de l’efficacité des coûts. La régulation économique doit donc intervenir sur la profitabilité et sur les coûts, qui renvoient aux investissements et à la qualité de service. Les discussions avec les compagnies aériennes sur les redevances seraient beaucoup plus faciles si elles étaient précédées d’un échange sur la stratégie de développement avec les régions et les gestionnaires d’aéroport.

La forme de la régulation doit être adaptée au pouvoir de marché de l’aéroport. C’est pourquoi l’Association internationale du transport aérien milite pour la *smart regulation*, c’est-à-dire des mesures de régulation appropriées. Si un aéroport possède un fort pouvoir de marché, il convient d’exercer une forte régulation et de contrôler ses coûts et l’allocation des actifs de manière détaillée. A l’inverse, il est peu probable qu’un petit aéroport en situation de perte augmente ses tarifs au point de réaliser des surprofits.

Aïda TOUIHRI

Quel doit être le rôle du régulateur ?

Adam RUDNY

Il est important que le régulateur soit indépendant. L’Etat étant à la fois actionnaire et régulateur, nous militons pour l’extension des pouvoirs de l’autorité de supervision indépendante, qui portent actuellement sur la redevance, aux investissements et à la qualité de service.

*La régulation ne doit pas consister pour l’Etat à prendre toutes les décisions. Il doit s’assurer que les parties discutent et parviennent à un compromis.*

Aïda TOUIHRI

Les caisses participent-elles à la régulation ?

Adam RUDNY

Les termes de la loi française, « périmètre régulé », sont plus appropriés que ceux de « double caisse » ou « simple caisse ». Ils reflètent mieux l’idée que le périmètre de la régulation doit correspondre aux activités sur lesquels l’aéroport possède un pouvoir de marché.

Aïda TOUIHRI

En août dernier, le Gouvernement a autorisé l’aéroport de Nice Côte d’Azur à mettre en place un système de caisse aménagée, au grand dam des compagnies aériennes. En quoi ce système peut-il améliorer l’attractivité du territoire ?

Dominique THILLAUD, Président du Directoire, Aéroports de la Côte d’Azur

Le système de caisse n’apporte pas d’amélioration en lui-même. La simple caisse a permis une hausse continue des redevances aéroportuaires depuis 40 ans. Avec un système de simple caisse, si un aéroport augmente tous ses salaires de 20 %, cette hausse des coûts sera supportée intégralement par les compagnies et les passagers. Il en sera de même s’il met en œuvre un projet d’extension surdimensionné. Ce système permet également de compenser le manque à gagner d’une année en augmentant les tarifs l’année suivante. Par ailleurs, le système de la double caisse consiste uniquement à ajouter une deuxième caisse à la simple caisse.

L’arrêté d’août dernier ne conduit pas à l’instauration d’une double caisse mais à un système de prix plafond baissier. Il entraîne en effet une baisse immédiate, massive et continue des prix de l’aéroport de Nice pendant les 26 prochaines années. C’est également ce que prévoit notre plan d’affaires. Une hausse des salaires, des travaux surdimensionnés ou un manque à gagner seraient donc supportés par les actionnaires et non par les compagnies. Cet arrêté s’inscrit dans la stratégie de baisse des redevances aéroportuaires que nous avions annoncée en 2015 dans le cadre du contrat de compétitivité territoriale et que l’ensemble des actionnaires, dont l’Etat, avait approuvé. Nous sommes en effet convaincus qu’une hausse des redevances nuirait à l’attractivité et à la compétitivité du territoire. Depuis la privatisation de l’aéroport, les nouveaux actionnaires ont endossé cette stratégie. La baisse des redevances portera principalement sur l’aviation commerciale régulière et sur la saison d’hiver, tandis que la redevance sera gelée en été.

Aïda TOUIHRI

Pourquoi les compagnies aériennes sont-elles attachées au système de la caisse unique ?

Adam RUDNY

Avec le système de la double caisse, les compagnies continuent de supporter la hausse des coûts de l’aéroport. En revanche, les passagers paient en outre des pénalités pour les externalités négatives qu’ils génèrent, tandis que les externalités positives liées aux commerces de l’aéroport ne sont pas prises en compte. Le modèle de simple caisse permet donc une adéquation automatique entre les périmètres régulés et non régulés.

IATA ne milite pas pour des redevances les moins élevées possibles mais pour la cohérence entre les redevances et les coûts d’exploitation et de capital. Le gel des tarifs sur une longue période pose en effet un problème de financement des investissements. Ce type de mesure mérite donc d’être discuté avec les compagnies aériennes, qui dans le cas de l’aéroport de Nice n’étaient pas associées au contrat de compétitivité territoriale.

*Sans aller jusqu’à la cogestion, les compagnies souhaitent être associées à la stratégie des aéroports en application des principes de consultation et de transparence.*

Dans le monde entier, des terminaux sont construits sans tenir compte des besoins des compagnies puis démolis pour être reconstruits. La consultation des compagnies en amont aurait également permis d’éviter les conséquences néfastes des privatisations qui ont été conduites rapidement dans un objectif purement financier.

La hausse des péages d’Aéroports de Paris de 36 % contre une moyenne nationale de 20 % sur les dix dernières années n’est pas visible parce qu’elle est masquée derrière le prix des billets. Le fait que les coûts des infrastructures aéroportuaires augmentent alors que la plupart des postes de coûts par siège ont diminué depuis les années 70 témoigne d’un problème de gestion.

Dominique THILLAUD

A Nice, nous sollicitons l’avis des compagnies sur les projets d’extension ou de modification des installations dès la phase de design. Nous consultons également les passagers et les services compétents de l’Etat et nous recherchons le compromis le plus économique entre les contraintes de tous les acteurs.

###### Les résultats du groupe de travail sur la régulation des redevances aéroportuaires

Michel BERNARD, Président de la Commission consultative aéroportuaire

La régulation économique doit permettre d’assurer le développement et l’aménagement du territoire tout en veillant au juste niveau de la rentabilité de la société concessionnaire. L’Etat s’est doté d’outils pour assurer cet équilibre à savoir le contrat de régulation économique, la Commission consultative aéroportuaire et l’autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires.

Le groupe de travail sur la régulation des redevances aéroportuaires souhaite que la société aéroportuaire et les compagnies aériennes mènent des discussions au niveau local en vue de signer un accord qui serait homologué par l’autorité de régulation. De même, nous souhaitons que toutes les discussions les plus ouvertes possibles puissent se tenir entre les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires. Le type de caisse et le niveau de rémunération du capital immobilisé devront être décidés après consultation des différents intéressés, par l’Etat ou l’ASI, avant que s’engagent les discussions au niveau local.

S’agissant des caisses, il est incontestable que les activités commerciales n’existent que grâce aux passagers et aux compagnies aériennes. Il est donc normal qu’ils bénéficient des résultats de ces activités. En revanche, il est également indispensable d’y associer la société aéroportuaire pour l’inciter à développer les commerces. Je suis donc favorable au système de la caisse aménagée, avec une rémunération du capital immobilisé distincte pour la caisse régulée et pour la caisse commerciale, puisque les risques liés aux deux caisses diffèrent. Au-delà de la rémunération du capital immobilisé de la caisse commerciale, les bénéfices seraient partagés entre les deux parties. Une part abonderait la caisse régulée et l’autre reviendrait sous forme de bénéfices à la société aéroportuaire. La part de chacun serait décidée par l’ASI au regard de la situation de l’aéroport.

Le groupe de travail souligne la nécessité de fixer le niveau de rémunération du capital immobilisé le plus tôt possible. Il propose de confier à la Commission consultative aéroportuaire la charge de trouver une formule qui reçoive l’accord de tous.

*Nous proposons de renforcer les pouvoirs de l’ASI afin de résoudre les ambiguïtés du double statut de l’Etat actionnaire et régulateur car dans cette configuration, c’est toujours l’actionnaire qui gagne.*

Adam RUDNY

Il nous paraît positif d’associer l’ASI à la définition du niveau de rémunération du capital immobilisé, qui ne devrait pas constituer un élément du débat entre les compagnies et les aéroports. Elles pourront alors se concentrer sur les infrastructures nécessaires pour le territoire et sur la qualité de service. En outre, toute introduction de système de caisse complexifie les discussions sur la rémunération du capital.

Pour tout projet concernant un aéroport, il convient de mener une analyse de rentabilisation des investissements impliquant les compagnies aériennes, les passagers dans la mesure du possible, l’exploitant et la région. Les compagnies souhaitent être associées en amont aux discussions sur les stratégies aéroportuaires.

Luc FEDERMAN

Les régions de France sont attachées à un système de péréquation qui permette aux grandes plateformes régionales de contribuer au fonctionnement des plateformes secondaires de leur région, par la mise à disposition de capacités d’ingénierie et par des flux financiers restant à définir. Cet ensemble constitue un écosystème correspondant au bassin de chalandise.

Il existe d’autres moyens que le système de la double caisse pour prévenir les décisions d’investissement inadaptées, notamment en associant mieux les collectivités territoriales à la gouvernance des aéroports. Les propositions du groupe de travail sur la régulation des redevances aéroportuaires me paraissent donc raisonnables. Les régions sont favorable à la caisse unique et à la péréquation non seulement au sein des aéroports mais au niveau régional entre les aéroports, de manière à éviter les surprofits. La croissance dont bénéficie le système aérien permet aujourd’hui son développement sur l’ensemble des territoires, en assurant l’équilibre entre les aéroports et en évitant que les groupes privés captent la rente des plus grands.

Dominique THILLAUD

L’aéroport de Nice a établi une stratégie à long terme en partant du principe que toute augmentation des redevances de l’aviation commerciale nuisait à l’attractivité et à la compétitivité de la région. Par ailleurs, les collectivités territoriales et la chambre de commerce participent à toutes les prises de décision puisqu’elles sont encore actionnaires de l’aéroport. Même lorsque les collectivités ne sont pas actionnaires, elles peuvent s’opposer à un projet en refusant d’accorder le permis de construire. Enfin, les compagnies aériennes ont intérêt à ce qu’une région cultive sa compétitivité car celle de l’aéroport en dépend, de même qu’elle dépend du niveau des redevances.

Michel BERNARD

Le niveau des résultats de l’aéroport de Nice lui permettrait de diminuer ses redevances encore davantage.

Dominique THILLAUD

La baisse des redevances va s’accélérer.

###### Les résultats du groupe de travail sur la fiscalité

Aïda TOUIHRI

Est-il possible de réduire le poids de la fiscalité pour les aéroports et les compagnies aériennes ?

Kevin GUITTET, sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective, direction générale de l’Aviation civile

Le transport aérien français connaît des difficultés depuis une vingtaine d’années et le *hub* de Paris perd du terrain par rapport à Amsterdam. Parallèlement, même si les aéroports régionaux bénéficient d’un trafic très dynamique, les compagnies à bas coût y sont moins présentes que chez nos voisins européens alors que ce sont elles qui soutiennent le plus la croissance. Ce constat révèle donc un déficit de compétitivité.

En France, le transport aérien finance la plupart des missions régaliennes liées à la sécurité, son régulateur et des dépenses hors de son secteur au travers de la taxe de solidarité. Les dépenses de sûreté ont été multipliées par six depuis le début des années 2000 et la taxe de solidarité a également augmenté fortement. Les acteurs de l’aérien sont donc demandeurs d’une baisse des charges.

Le groupe de travail sur la fiscalité a étudié la question des charges sociales, qui constituent le principal élément de la compétitivité des transporteurs basés. Nous avons notamment évoqué le plafonnement des cotisations sociales. Par ailleurs, ces sujets font actuellement l’objet d’une mission commune du CGEDD et de l’Igas.

Au-delà du financement des coûts, la fiscalité a également vocation à encourager certains comportements, notamment au travers de systèmes incitatifs portant sur la péréquation. Le groupe de travail a travaillé sur ce sujet avec un succès relatif puisqu’il est difficile de produire un régime de péréquation suffisamment simple et qui soit incitatif tout en évitant de renchérir le coût de toucher des petits aéroports. A ce jour, les discussions sont closes sur ce sujet.

Aïda TOUIHRI

Quels outils permettent-ils d’évaluer la pertinence des aéroports et leur positionnement concurrentiel ?

Kevin GUITTET

La pertinence d’un aéroport s’apprécie par rapport à son positionnement. La compétitivité ne dépend pas seulement des coûts mais également de l’efficacité opérationnelle, des temps de rotation et de la ponctualité. Afin d’approfondir les études sur le positionnement concurrentiel des aéroports français par rapport à leurs homologues européens, notamment en termes de fiscalité et de redevance, nous avons mis en place un observatoire des coûts de toucher, dont les premiers travaux ont été présentés au groupe de travail sur les redevances. Les écarts de fiscalité s’expliquent notamment par le fait qu’en France la sûreté est financée par des taxes alors que dans d’autres pays, elle l’est par la redevance. Un enjeu consiste donc à assurer la comparabilité des périmètres. Nous devons également apprendre à mesurer la créativité dont les différentes parties font preuve pour attirer les compagnies aériennes.

Adam RUDNY

Il est extrêmement complexe d’effectuer des comparaisons entre aéroports en raison des écarts de service et d’investissement. Par ailleurs, l’analyse ne doit pas porter uniquement sur les prix mais également sur les éléments qui composent les coûts, notamment la sûreté, afin de travailler sur l’efficacité.

Aïda TOUIHRI

Avez-vous réussi à faire converger les intérêts des régions et des aéroports sur les questions de fiscalité ?

Dominique THILLAUD

Nous sommes favorables à tout allègement de la fiscalité des compagnies aériennes. En revanche, nous appliquons strictement les mêmes conditions à toutes les compagnies car tout soutien constituerait une distorsion de la concurrence. Il serait plus utile d’allouer des moyens aux passages frontières pour améliorer la qualité au bénéfice de l’ensemble des passagers que de verser des aides aux compagnies *low-cost*.

*La privatisation des Aéroports de la Côte d’Azur est la première privatisation d’une infrastructure de transport qui se traduit par une baisse immédiate et massive des coûts du service public.*

Kevin GUITTET

La fiscalité étant liée aux coûts, une partie des travaux visant à réduire le poids de la fiscalité dépend de la réduction des coûts inclus dans la taxe d’aéroport et donc des exploitants d’aéroports. Nous devons également effectuer des études d’impact des projets de règlement sur les coûts.

###### Conclusion

Michel BERNARD

Les interventions de régulation de l’Etat doivent se situer le plus en aval possible de façon à laisser aux acteurs de terrain la possibilité de rechercher des solutions. Il convient néanmoins d’encadrer ces discussions, notamment sur les points qui donnent difficilement lieu à un accord local tels que la nature de la caisse et la rémunération du capital. L’Etat doit par ailleurs avoir le courage de reconnaître qu’il ne peut être à la fois régulateur et actionnaire et permettre à la régulation de s’effectuer sans pression de l’actionnaire.

###### Echanges avec la salle

Jean-Pierre BES, Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes (SCARA)

Contrairement à ce qu’affirme Dominique Thillaud, il n’existe pas de corrélation entre la hausse continue des redevances depuis quarante ans et la notion de caisse. Nous sommes en revanche confrontés à une défaillance de la régulation aéroportuaire. C’est pourquoi le SCARA a conduit un recours devant le Conseil d’Etat, qui a abouti à l’abrogation des textes du Code de l’aviation civile et à la création de l’ASI. Par ailleurs, les meilleurs économistes français ont démontré que la simple caisse est le système qui permet les tarifs les plus bas et constitue l’optimum collectif en matière de desserte des territoires. Quand l’ASI a homologué le changement de structure tarifaire des Aéroports de Paris, cette décision s’est traduite par une augmentation significative du prix de toucher des petits porteurs, qui desservent les territoires.

Dominique THILLAUD

La mise en place d’une caisse aménagée à Nice a permis la baisse des prix au bénéfice des compagnies.

Michel BERNARD

Les acteurs économiques ne sont pas vertueux naturellement. Nous devons donc mettre en place un système qui incite les sociétés concessionnaires à développer et à maximiser les résultats des commerces, ce que la simple caisse ne permet pas.

Denis SOLIVERES, Agglomération d’Agen

Nous suggérons de profiter de la loi Mobilité pour affecter à titre expérimental une partie de la contribution dite « versement transport », payée par les acteurs économiques, au financement des lignes d’aménagement du territoire, sans augmentation mais par une meilleure affectation des moyens. Nous sommes par ailleurs demandeurs d’une mutualisation des moyens entre les grands et les petits aéroports pour permettre aux seconds de réduire leurs charges.

Kevin GUITTET

Le versement transport est un sujet politiquement complexe.

Patrick KRUISSEL, Association de défense du Val-d’Oise contre les nuisances aériennes (Advocnar)

La construction de l’aéroport de Roissy se caractérise par plusieurs erreurs, dont son emplacement, trop proche de l’agglomération parisienne et le non-respect des normes du Conseil international des aéroports à savoir trois nautiques par rapport à l’aéroport du Bourget et trois nautiques entre les deux doublés, ce qui entraîne d’importantes contraintes pour les contrôleurs aériens. Par ailleurs, les pistes de Roissy ont été orientées sur la partie la plus urbanisée du Val-d’Oise et le plan d’exposition aux bruits n’a pas été respecté puisque la population couverte croît plus rapidement que le reste de la population.

François BACCHETTA, Directeur général d’Easyjet

Quand l’aéroport de Nice accélèrera-t-il la baisse des redevances ?

Au-delà de la mise en place de l’observatoire des coûts de toucher, que pouvons-nous attendre du GT fiscalité ? La baisse des coûts de toucher est le meilleur moyen d’augmenter les trafics, comme le montre l’aéroport de Nice. L’aéroport de Bordeaux‑Mérignac a investi dans un terminal simplifié destiné au *low-cost*, qui a connu une croissance de 40 % des trafics depuis 5 ans contre 17 % pour la moyenne nationale. Par ailleurs, pour Easyjet, les prix d’appels au départ de Paris sont 50 % plus élevés qu’au départ de Londres. Par conséquent, quelles mesures prévoyez-vous pour mettre fin à la sous-performance de l’aérien français par rapport à ses voisins européens ?

Kevin GUITTET

Le GT fiscalité a évoqué des pistes qui pourraient déboucher sur la baisse des charges des compagnies aériennes et sur des mesures de redistribution entre acteurs du transport aérien. Il recommande notamment de réduire la taxe de solidarité tout en l’étendant à d’autres acteurs et de reporter sur l’Etat la prise en charge du coût de certaines missions régaliennes ou de la TVA liée à ces missions.

Dominique THILLAUD

Les redevances de l’aéroport de Nice baisseront de 4 % cet hiver et seront maintenues à leur niveau actuel cet été. Nous serons en mesure de proposer au moins les mêmes mesures pour les douze mois suivants.

##### Le rôle croissant des régions dans la stratégie aéroportuaire de leur territoire et leurs instruments d’intervention

###### Deux exemples de stratégie aéroportuaire régionale

Jean-Luc GIBELIN, vice-Président en charge des mobilités et des infrastructures de transport, région Occitanie

La région Occitanie s’étend sur treize départements et possède dix plateformes aéroportuaires très diverses en termes de fonctionnement et de trafic. Nous avons construit la stratégie aéroportuaire de la région à partir d’une démarche de concertation des acteurs de l’aérien, des collectivités et des utilisateurs des plateformes. Nous avons classé les plateformes en fonction de quatre vocations différentes à savoir :

* le développement économique et touristique ;
* le désenclavement économique et le développement touristique ;
* le désenclavement économique ;
* le développement touristique.

Les plateformes aéroportuaires nous permettent d’assurer l’égalité des territoires en articulation avec les autres modes de transport, sachant que la région Occitanie compte deux métropoles importantes et 4 500 communes. Les lignes à grande vitesse, les TER et les plateformes aéroportuaires interviennent de manière complémentaire pour effectuer la liaison avec la capitale, les autres régions et l’étranger.

Notre stratégie aéroportuaire s’appuie sur des études socio-économiques fines et documentées concernant l’impact des différents aéroports. Par ailleurs, la concertation a vocation à se poursuivre au travers du Conseil de développement aéroportuaire régional que nous installons actuellement pour discuter des besoins et contrôler l’efficacité des solutions apportées. Un Comité stratégique assurera la dimension exécutive de ce Conseil et des groupes projets permettront aux plateformes d’échanger sur leurs modes de fonctionnement. Nous nous inscrivons donc dans une démarche de complémentarité qui pourra se concrétiser dans certains cas par des formes de mutualisation mais nous n’avons pas de projet de fusion ou d’absorption.

Aïda TOUIHRI

Quelles sont vos attentes en termes de gouvernance ?

Jean-Luc GIBELIN

Notre objectif consiste à concrétiser rapidement la complémentarité entre les différents aéroports, en créant des collaborations qui conforteront chacun des sites. La forme juridique de ces collaborations n’est pas arrêtée aujourd’hui. Elle fait partie des éléments que nous souhaitons co-construire avec les acteurs.

Aïda TOUIHRI

De quels instruments d’intervention la région dispose-t-elle pour favoriser la complémentarité des structures ?

Jean-Luc GIBELIN

Nous affirmons que nous sommes convaincus de l’utilité de l’ensemble des plateformes et que la situation actuelle, qui se caractérise par l’absence de concertation entre les aéroports, voire par une compétition entre eux, n’est pas viable. Notre région a besoin d’une évolution qualitative des transports et de l’articulation entre les différents modes. Tous les acteurs ont intérêt à trouver des solutions qui permettent d’effectuer ce bon qualitatif.

Luc FEDERMAN, Directeur général adjoint, pôle transports, infrastructures, mobilité et cadre de vie, région Nouvelle-Aquitaine

L’Assemblée plénière de la région Nouvelle-Aquitaine a approuvé sa stratégie régionale le 23 octobre 2017, après un an de travaux. La région possède onze plateformes dont dix assurent des vols commerciaux, avec un rapport de un à mille entre le nombre de pax des aéroports de Périgueux et de Bordeaux-Mérignac, ce dernier assurant les deux‑tiers des trafics de la région. Nous observions par ailleurs une concurrence entre aéroports, exacerbée par certaines compagnies *low-cost* qui avaient tendance à faire monter les enchères en termes d’aides publiques. Il était donc impérieux qu’un acteur public de référence assume pleinement son rôle.

Notre objectif était d’exploiter les atouts de chaque aéroport en organisant la coopération pour sortir de la concurrence fratricide qui ne pouvait que nuire à l’ensemble du système. Cette démarche nécessitait donc une très large concertation avec les acteurs locaux. Le vice-Président Renaud Lagrave et le conseiller régional délégué aux aéroports Mathieu Bergé ont donc dialogué avec chacune des plateformes pour définir les enjeux. La région a également auditionné Gilles Savary, qui achevait sa mission sur le maillage aéroportuaire.

La région a identifié un certain nombre de plateformes (hors Bordeaux-Mérignac) dont elle possèdera 25 % des organes de gouvernance, syndicats mixtes pour l’essentiel. Elle ne souhaitait pas être majoritaire, d’autant plus que cette approche aurait été perçue comme hégémonique par les territoires et rejetée. Elle devait néanmoins y posséder une place suffisamment importante pour pouvoir mettre en œuvre sa stratégie. A ce jour, sa participation varie fortement entre les plateformes, allant de 0 pour l’aéroport de Biarritz à 49,7 % pour l’aéroport de Limoges. Par ailleurs, un syndicat mixte devra être créé pour l’aéroport de la Rochelle, qui n’en possède pas encore. Nous pensons donc qu’une participation de 25 % à chacun des syndicats mixte, avec un principe de majorité qualifiée, permettra à la région d’éviter les décisions qu’elle jugerait contraire à la stratégie.

Parallèlement, la région souhaite conclure avec chaque syndicat mixte un contrat d’objectifs d’une durée de cinq ans comprenant un volet commercial, un volet stratégique, un volet environnemental et un volet financier sachant que les aides publiques sont indispensables pour assurer la viabilité de certains aéroports. En revanche, elle ne souhaite pas intégrer les organes de gouvernance des aéroports d’Agen et de Poitiers auprès desquels elle intervient en appui financier dans le cadre de l’aide à l’OSP. La liaison entre Périgueux et Paris sera arrêtée parce qu’elle était peu empruntée et parce que l’aéroport de Bergerac en possède une également.

Cet ensemble nous paraît cohérent et a été plutôt bien reçu par nos partenaires. Nous organisons depuis 2017 une conférence aéroportuaire annuelle présidée par la région et associant l’ensemble des collectivités et des exploitants d’aéroport pour rendre compte des avancées et définir une feuille de route commune. Enfin, nous allons engager une réflexion sur la création d’un établissement public régional qui pourrait porter les participations de la région au sein des syndicats mixtes.

La région et les autres collectivités territoriales concernées s’opposent fermement à la remise en cause du statut public de l’aéroport régional de Bordeaux-Mérignac, qui est exploité par une société anonyme dont l’Etat possède 60 %, la chambre de commerce 25 % et les collectivités territoriales 15 % dont 3,5 % pour la région. Nous sommes en revanche disposés à un transfert à la région de la propriété de l’aéroport lui‑même. Cette évolution n’a pas été proposée à ce jour par le Gouvernement, qui l’applique néanmoins aux ports.

Les exemples de Bordeaux-Mérignac et de Biarritz montrent qu’un aéroport exploité par des entités publiques peut donner de bons résultats. L’aéroport de Bordeaux-Mérignac se caractérise par ailleurs par une composante militaire relativement forte, qui constitue un obstacle à la privatisation. En toutes hypothèses, la part des collectivités territoriales de 15 % nous paraît insuffisante car nous souhaitons jouer un rôle plus actif dans la gestion de l’aéroport.

*Nous sommes très attachés au caractère public de l’aéroport de Bordeaux-Mérignac et l’on croit savoir que ce message a été bien entendu.*

Aïda TOUIHRI

Quel regard l’Union des Aéroports Français porte-t-elle sur ces stratégies aéroportuaires ?

Thomas JUIN, Président, UAF

Nous appelions de nos vœux depuis plusieurs années une politique aéroportuaire qui soit porteuse de cohérence, sachant que la décentralisation des aéroports a été réalisée sans schéma d’ensemble en 2005. Le développement des aéroports a alors engendré des redondances dans certains cas. Les nouvelles régions constituent un niveau pertinent pour une stratégie aéroportuaire, qui doit s’appuyer sur un diagnostic du territoire permettant de définir la vocation des aéroports. Nous préférons entendre parler de vocation d’aéroport plutôt que de comptabilité d’aéroport car une vision purement comptable conduisait à penser que les aéroports étaient trop nombreux. Par ailleurs, aux aéroports relevant des régions s’ajoutent une kyrielle d’aéroports de l’aviation générale des affaires, industriels, de service public ou de secours. Il est donc nécessaire d’assurer la cohérence entre toutes ces plateformes.

Il est important que les régions se dotent de compétences techniques pour pouvoir échanger avec l’aviation civile. Les stratégies aéroportuaires régionales doivent viser le développement et le désenclavement des territoires. L’UAF salue les annonces de la ministre, qui marquent un changement d’orientation du soutien de l’Etat pour les lignes d’aménagement des territoires. Les financements de l’Etat s’inscrivaient en effet sur une tendance décroissante depuis plusieurs années. Nous nous félicitons également du changement de discours sur le transport aérien, qui n’est pas réservé aux clients d’affaires. Les citoyens de toutes les générations se sont approprié l’avion et il est important que les représentants politiques en prennent acte, considèrent ce mode de transport comme les autres et l’incluent à leurs réflexions sur l’intermodalité.

Aïda TOUIHRI

Jusqu’où la collectivité peut-elle aller en termes de gouvernance ?

Thomas JUIN

Le rôle des collectivités consiste à définir une politique et à participer à la gouvernance des aéroports décentralisés qu’elles jugent indispensables au désenclavement d’un territoire. L’aéroport est un moyen d’atteindre les objectifs de développement du territoire. Nous approuvons donc l’accession de la région Nouvelle‑Aquitaine aux organes de gouvernance de ses aéroports.

En revanche, exploitant d’aéroport est un métier à part entière. Même en régie directe, la région fait appel à des professionnels de l’exploitation. Il convient de distinguer le rôle de stratège de celui d’exploitant parce qu’il est difficile de se fixer des objectifs à soi-même et parce que le domaine aéroportuaire est devenu extrêmement complexe. L’exploitant porte d’importantes responsabilités, y compris pénales. Les métiers aéroportuaires doivent donc être confiés à des professionnels, qu’ils appartiennent au public ou au privé.

Alain BATTISTI, Président, FNAM

Les compagnies aériennes sont quotidiennement confrontées à l’évolution des plateformes aéroportuaires et la politique définie par les collectivités a une importance considérable sur l’avenir des lignes et des plateformes. Sur certains aéroports tels que Bordeaux, Nantes, Marseille ou Nice, la rencontre entre l’offre et la demande se régule naturellement et la déréglementation du marché européen permet à toute compagnie d’ouvrir une ligne librement. Sur d’autres territoires, il est nécessaire d’encadrer l’activité par une stratégie définissant la vocation et le rôle économique des aéroports.

Un aéroport ne doit pas être considéré comme une source de coût mais plutôt comme un levier du développement économique du territoire. Par ailleurs, la gouvernance diffère selon la vocation de l’aéroport. Les aérodromes de loisir créent des emplois non délocalisables et une étude de la DGAC a montré qu’ils génèrent 2 milliards d’euros de valeur ajoutée directe et autant de valeur ajoutée indirecte.

*Les aéroports à vocation de désenclavement sont ceux sur lesquels les régions ont un rôle majeur à jouer. Il est donc pertinent de leur confier la compétence transport car ce sont elles qui possèdent la meilleure connaissance des besoins.* Ce sont les élus locaux qui connaissent le tissu économique et les besoins des entreprises et des particuliers.

Les grandes plateformes posent d’autres enjeux. A ce sujet, la privatisation de Nice constitue un véritable scandale car il aurait été possible de baisser les redevances de 6 à 8 % chaque année plutôt que de les geler. A Paris, les lignes régionales opérées par des petits avions souffrent d’un manque de considération. Le parking au large pénalise les passagers et certains avions de moins de 130 sièges ont vu leur redevance doubler en deux ans à Orly, ce qui est contraire à l’intérêt général et à celui des territoires. Nous demandons donc à l’Etat de porter une grande attention à ce sujet dans le cadre du processus de privatisation.

Régis LACOTE, Directeur de l’aéroport de Paris-Orly, ADP

Je comprends pleinement le sentiment de discrimination des petites lignes. L’aéroport de Paris-Orly a lancé depuis plusieurs années des plans d’investissement majeurs pour faire évoluer ses infrastructures, ce qui a entraîné une baisse du taux de contact, en particulier pour les liaisons d’aménagement du territoire. Depuis le début de l’année en revanche, nous ouvrons de manière anticipée plusieurs nouvelles infrastructures qui permettent des progrès significatifs. Nous travaillons de concert avec les compagnies aériennes d’aménagement du territoire pour continuer d’améliorer leur taux de contact et le faire converger vers le taux moyen de l’aéroport, de 70 %. Nous devrions y parvenir avec l’ouverture du bâtiment de jonction en avril 2019 et nous poursuivrons nos investissements au-delà de cette date pour faciliter la traversée des voies et améliorer l’expérience des clients en provenance des territoires.

Paris-Orly se veut un outil industriel au service de l’ensemble des territoires. C’est pourquoi le projet « Nouvel envol » initié en 2011 vise à améliorer la connectivité en créant une aérogare unique. Par ailleurs, l’aéroport de Paris-Orly dessert désormais à part égale l’international, l’européen et le national. Depuis le début de l’année, nous avons ouvert de nombreuses lignes vers la Chine, les Etats-Unis et l’Amérique du Sud, qui constituent autant d’opportunité pour les territoires. S’agissant des relations avec la capitale, l’aéroport sera relié par le Grand Paris Express en 2024.

Concernant la structure tarifaire, nous avons instauré un système de gratuité pour les postes au large, notamment lorsque les temps de rotation sont très courts. Nous continuerons de tenir compte des contraintes induites par le stationnement au large.

###### Les liaisons d’aménagement du territoire

Claude MOREL, animateur du groupe de travail « Liaisons d’aménagement du territoire »

Le groupe de travail « Liaisons d’aménagement du territoire » a bénéficié de la volonté de la ministre de relancer la politique de ces liaisons. Notre analyse des compétences a fait ressortir l’importance du rôle des régions et des collectivités locales, ce que la ministre a confirmé. Nous nous félicitons également de l’annonce d’une enveloppe complémentaire de 15 millions d’euros et de l’assouplissement des critères d’éligibilité, qui correspondent à une proposition du groupe de travail.

Une note technique de la DGAC et de la DGCL précisera les compétences des différents acteurs. L’Etat porte la responsabilité des liaisons nationales, qu’il a la possibilité de déléguer à tout type d’acteur. Les régions portent celle des liaisons régionales et infrarégionales, qu’elles peuvent déléguer à tout type d’acteur sauf aux syndicats mixtes. Enfin, il convient d’approfondir le sujet des liaisons entre villes européennes. Certains membres du groupe de travail ont en effet demandé si une ville de France pouvait mettre en place, en liaison avec l’Etat et les collectivités concernées, une liaison avec une ville européenne de proximité. Or la réglementation nationale ne le permet pas parce qu’elle se limite aux liaisons nationales alors que la réglementation européenne le permet. La mise en place de telles lignes nécessiterait donc de faire évoluer fortement la réglementation française, en évitant qu’elles concurrencent des lignes régulières et en précisant la question du financement.

Il existe un lien direct entre les plateformes aéroportuaires et les liaisons d’aménagement des territoires. De ce point de vue, le travail de la région Aquitaine consistant à classer ses plateformes en fonction de leur vocation présente un intérêt particulier. La catégorie des plateformes ayant pour vocation le désenclavement économique notamment se prête bien à la mise en place d’une liaison d’aménagement du territoire, si les conditions requises sont réunies.

La DGAC a par ailleurs invité les responsables de région à se rapprocher d’elle pour assurer le lien entre les schémas régionaux aéroportuaires et les liaisons d’aménagement du territoire.

S’agissant du financement, la contraction du budget des lignes d’aménagement du territoire ces dernières années a conduit à des critères d’éligibilité de plus en plus restreints. Le groupe de travail a donc demandé leur assouplissement, en les concentrant sur l’objectif de désenclavement et de développement économique. Nous proposons également d’assouplir les critères de financement et d’obligation de service public.

Jean-Luc GIBELIN

Nous nous associons à la volonté de créer des lignes d’aménagement du territoire européennes. Nous considérons en effet, en tenant compte des réserves soulignées par Claude Morel, que ces liaisons font partie des perspectives d’avenir des régions qui portent des vocations touristiques et industrielles. S’agissant de l’Occitanie, le développement industriel de Tarbes par exemple appelle l’accroissement des liens avec des industries situées à proximité et possédant des implantations ailleurs en Europe. D’autres plateformes à vocation touristiques auraient également intérêt à développer des liaisons d’aménagement avec nos voisins européens.

*Nous exprimons donc une grande attente vis-à-vis des liaisons d’aménagement du territoire et le montant annoncé par la ministre ce matin constitue un geste politique très fort, qui appelle néanmoins d’autres mesures concrètes car il ne sera pas suffisant.*

S’agissant du développement des compétences, les régions ont déjà réalisé un saut qualitatif grâce à leur expérience sur le transport ferroviaire et sont aujourd’hui en capacité d’assumer leurs responsabilités en matière de transport aérien et de discuter avec les autres acteurs tout en portant la parole des usagers.

Luc FEDERMAN

Les liaisons d’aménagement sont absolument essentielles pour certains territoires qui souffrent d’une liaison ferroviaire et routière insuffisante. L’aérien est indispensable pour permettre à la société Legrand par exemple, qui fait partie du CAC 40, de maintenir son Siège social à Limoges. Le marché répond généralement aux besoins du tourisme, notamment au travers des vols *low-cost.* Néanmoins, les liaisons d’aménagement permettent également de soutenir l’attractivité d’un territoire sur le plan du tourisme et de pallier le recul d’autres secteurs de l’économie. Le fait que les régions possèdent des compétences économiques et soient pilotes de la stratégie aéroportuaire régionale leur permet de faire des choix plus cohérents et plus efficaces en matière d’accompagnement des projets des entreprises. Les liaisons d’aménagement du territoire peuvent également permettre de créer des liens économiques avec d’autres villes européennes.

Nous nous félicitons donc de l’assouplissement des conditions d’éligibilité au dispositif des LAT.

Thomas JUIN

*L’UAF attend une vraie ambition de l’Etat sur les liaisons d’aménagement du territoire. A ce jour, ces lignes sont un échec. Elles ne permettent nullement la cohésion ni le désenclavement des territoires.*

Nous attendons donc le développement du budget des liaisons d’aménagement du territoire et un assouplissement des critères d’éligibilité, qui sont aujourd’hui contreproductifs puisqu’ils imposent plusieurs allers et retours par jour et génèrent ainsi d’importants coûts parfois injustifiés. Il convient également de créer l’émulation en ouvrant véritablement la concurrence sur les lignes de service public, afin de réduire les coûts. Enfin, nous souhaitons que l’Etat assouplisse la réglementation pour permettre l’ouverture de lignes européennes, dont le désenclavement des territoires dépend.

En revanche, le développement des aéroports de proximité et du transport aérien en région ne doit pas se résumer aux liaisons d’aménagement du territoire. Nous souhaitons que l’Etat facilite ce développement en réfléchissant avec les régions aux adaptations réglementaires à apporter. Le problème des lignes directrices de la Commission européenne est qu’elles s’appliquent à un socle fiscal hétérogène. La fiscalité du transport aérien en France est désavantageuse pour les compagnies aériennes, les passagers et les aéroports, ce qui incite les collectivités à rechercher des subterfuges pour attirer les compagnies malgré tout. Il convient donc d’ouvrir une réflexion avec l’Etat et les régions pour discuter des aménagements réglementaires envisageables juridiquement et financièrement.

Le développement de l’aérien en région et l’efficacité des coûts nécessiterait par ailleurs que les acteurs se fédèrent pour coordonner l’offre touristique ainsi que les actions visant à en assurer la promotion à l’étranger. Les aéroports peuvent constituer un excellent vecteur pour fédérer les organes touristiques.

Alain BATTISTI

Les liaisons d’aménagement du territoire souffrent de la fiscalité et du coût élevé des redevances de l’aéroport d’Orly. L’annonce d’une enveloppe complémentaire de 15 millions d’euros constitue un bon signal malgré la faiblesse du montant, sachant que plusieurs lignes nouvelles doivent être financées. L’assouplissement des critères constituera un changement de paradigme car il permettra une réelle gouvernance des liaisons d’aménagement du territoire. Les lignes d’aménagement du territoire n’ont pas uniquement vocation à relier Paris. Il en existe également qui relient Lyon aux autres régions et les LAT pourront désormais relier deux aéroports d’une même région. La création de lignes avec d’autres villes européennes sera plus complexe mais constitue également une opportunité.

L’évolution de l’offre ferroviaire en France constitue un enjeu pour l’aérien. Les lignes ferroviaires d’aménagement du territoire coûtent très cher, souvent pour un faible nombre de passagers, et les collectivités ne pourront pas continuer à les financer longtemps sachant que le niveau de fiscalité français est le plus élevé de tous les pays développés. Il est donc nécessaire de réduire la fiscalité tout en réduisant les coûts, ce qui est possible en substituant partiellement l’avion ou d’autres moyens de transport aux lignes ferroviaires d’aménagement du territoire. L’assouplissement du système de LAT constitue donc une opportunité pour réduire les dépenses des régions en concevant de nouvelles solutions aériennes. En outre, l’aérien n’est pas plus polluant que le ferroviaire quand on inclut les coûts environnementaux de construction des voies et des rames et de production de l’électricité.

Régis LACOTE

Le groupe ADP a travaillé avec certains de ses clients, notamment Air France, pour mettre en place un plan d’action visant à améliorer l’expérience des passagers de région sur la plateforme de Paris-Orly. Cette démarche doit permettre de créer de la valeur pour les territoires, de même que la jonction avec Paris et les pôles de la Défense et de Saclay grâce au Grand Paris Express.

Aïda TOUIHRI

Quels sont les critères de l’obligation de service public ?

Claude MOREL

Le groupe de travail sur les liaisons d’aménagement du territoire a longuement débattu du modèle économique des LAT et conclut qu’il se justifie par la présence d’un noyau d’activités économiques, auquel s’ajoute éventuellement une clientèle touristique. Les LAT n’ont peut-être pas désenclavé les territoires qu’elles desservent mais ont permis de maintenir l’activité économique dans certaines régions. De nombreux membres du groupe de travail se sont plaints de la rigidité des obligations de service public, qui sont surtout énoncées en termes de moyens. Nous souhaitons donc apporter de la souplesse à la collectivité et à l’opérateur, tout en leur fixant des objectifs de résultat. Il appartiendra donc aux opérateurs d’organiser la ligne de manière à atteindre l’équilibre.

###### Echanges avec la salle

Patrick KRUISSEL, Association de défense du Val-d’Oise contre les nuisances aériennes (Advocnar)

Nous regrettons que les associations de riverains n’aient pas été autorisées à participer au groupe de travail. Quel soutien l’Etat peut-il apporter pour favoriser les liaisons internationales des aéroports de province afin d’améliorer l’attractivité des territoires et de soulager l’Ile-de-France, exploitée à saturation par la vision égocentrique d’Aéroports de Paris, qui a pourtant la possibilité d’investir en province ?

Alain BATTISTI

Il n’y a pas de restriction à l’ouverture de lignes vers de grandes destinations au départ des aéroports de province. L’ouverture d’une nouvelle ligne suppose néanmoins l’existence d’un marché. Or le marché au départ de Lyon par exemple n’est pas suffisant pour assurer une liaison quotidienne avec New York tout au long de l’année.

Alexandra SUBREMON, spécialiste du droit européen

Les régions souhaitent mener une stratégie aéroportuaire et s’impliquer dans le développement du trafic à partir de leurs aéroports. Néanmoins, assigner une vocation aux aéroports revient à partager le marché alors que les aéroports sont des entreprises, soumises au droit de la concurrence. L’implication des régions dans la stratégie passe davantage par la définition d’objectifs que par un partage du marché.

Luc FEDERMAN

Il n’est pas question pour les régions de ne pas respecter les lignes directrices européennes. Les aéroports ne sont pas des entreprises comme les autres. Ils constituent des outils au service du développement économique des territoires et ils disparaîtront s’ils ne sont plus considérés comme tels. La Nouvelle‑Aquitaine connaît les limites aux aides qu’une région peut apporter au lancement de nouvelles lignes et nous veillons scrupuleusement à leur respect. Par ailleurs, il n’existe pas de réelle concurrence entre les aéroports régionaux. Les organismes de gouvernance jouent pleinement leur rôle dans le respect de la réglementation européenne.

Jean-Luc GIBELIN

Il n’existe pas de loi interdisant aux entreprises de travailler ensemble, d’autant plus quand elles se tournent vers les pouvoirs publics pour demander leur aide. Les collectivités sont donc disposées à assumer leur rôle d’aménageur du territoire puisque c’est à ce titre qu’elles sont interpelées et l’efficacité de leur action suppose d’assurer la cohérence entre les différentes structures. Il leur serait reproché d’aider des structures qui exerceraient une forte concurrence entre elles sur des activités subventionnées.

Les régions n’interviennent pas dans le fonctionnement des structures mais dès lors que leur aide est sollicité, elles doivent veiller à la cohérence de l’activité qu’elles soutiennent.

Par ailleurs, les régions n’ont pas intérêt à ce que les modes de transport soient opposés les uns aux autres. Elles doivent plutôt rechercher l’intermodalité.

Thomas JUIN

La Commission européenne a rappelé dans ses lignes directrices que les aéroports sont des entreprises soumises au droit de la concurrence. Néanmoins, cette appréciation vaut essentiellement pour les sociétés aéroportuaires, publiques ou privées, qui visent la performance économique. La Commission européenne est plus nuancée au sujet des aéroports de proximité ou décentralisés et a reconnu la possibilité pour les collectivités de les financer afin d’équilibrer leurs comptes. Elle appelle également de ses vœux la cohérence entre ces aéroports qui assurent une mission de service public.

Claude MOREL

Le relevé de conclusions du groupe de travail indique que plusieurs de ses membres ont souhaité que le « versement transport » puisse servir au financement des LAT. Néanmoins, nous ne pouvions trancher sur ce point, qui dépasse le champ du groupe de travail.

##### Conclusion du colloque

Alain ROUSSET, président de la région Nouvelle-Aquitaine et président du thème « Performance au service des territoires »

En tant que grand fervent de la décentralisation, je suis très heureux de la tenue de ce genre de débat entre acteurs du secteur public et du secteur privé, représentant l’Etat, les régions, les services et les entreprises. Chacun a pu s’exprimer librement et ce colloque nous offre des ouvertures. Nous avons besoin de clarifier le rôle de l’Etat et celui des régions en tant qu’acteurs économique pour garantir le bon fonctionnement de nos institutions. Par ailleurs, les régions possèdent des compétences dans le domaine du transport en général mais n’ont pas recruté de spécialistes des aéroports. Elles doivent également faire face au transfert des ports. Pour ma part, je souhaite être entouré de personnes possédant les compétences techniques nécessaires pour me conseiller et capables de challenger les entreprises et les aéroports.

La perte de compétences des pouvoirs publics à laquelle nous assistons depuis trente ans ne sert par le privé. *La privatisation d’Aéroports de Paris est une stupidité financière, économique, sociale, en termes d’aménagement du territoire et environnementale.* Elle suppose que l’Etat ne serait plus capable de définir des stratégies à long terme. Puisque ADP est un hub national, c’est à nous qu’il appartient de déterminer son avenir. Or nous n’avons pas été consultés. La décision est prise à Bercy par quelques hauts fonctionnaires qui n’ont plus de vision pour notre pays et subissent le lobbying de grands groupes qui se trompent de mission. Cette décision est d’autant plus scandaleuse que nous possédons l’expérience de la privatisation des autoroutes, qui a entraîné une baisse colossale des ressources du réseau routier national sans permettre la baisse des péages. D’autres pays très libéraux ont constaté les excès de la privatisation et sont revenus sur leur position.

Nous regrettons également l’absence d’étude comparative de la part de la DGAC ou du ministère des Transports entre le système fiscal aérien français et celui des autres pays européens. Sans cette étude, il est difficile de débattre car chaque acteur défend sa position en fonction de ses intérêts, sans pouvoir la documenter. Je souhaite donc qu’une structure de l’Etat nous renseigne afin de pouvoir mener un débat sur les taxes et la redevance. Il conviendrait par ailleurs que l’Etat supprime tous ses doublons qui entraînent des surcoûts par rapport aux compétences que la loi NOTRe et d’autres lois avant elle ont confiées aux régions.

S’agissant du rôle industriel du transport aérien, alors qu’ATR est franco-italien, pourquoi a-t-on perdu la compétence des turbos propres en France ? Comment va-t-on assurer la sécurité aérienne et la maintenance ? Le problème de la maintenance des aéronefs va être de plus en plus prégnant compte tenu du doublement de leur nombre. Nous devons également anticiper les problèmes de nuisances sonores. Par conséquent, le monde aérien a aujourd’hui besoin d’une nouvelle réflexion stratégique.

Les transports de moyenne distance à l’intérieur d’un pays ont vocation à être assurés par les lignes à grande vitesse, ce qui constitue plutôt un progrès du point de vue des émissions de CO2. Nous devons donc assurer la cohérence entre le rail, la route et l’aéronautique. La centralisation parisienne des aéroports constitue une autre problématique, qui appelle une réflexion sur le développement des liaisons européennes à partir des régions.

Les régions se sont emparées du sujet des aéroports. Elles doivent néanmoins se doter d’équipes de techniciens de haut niveau, capables de dialoguer avec le monde de l’aviation et avec les autres collectivités pour les rassembler. Elles ont par ailleurs besoin d’une visibilité à long terme de la part de l’Etat. Nous ne pouvons nous satisfaire de changements à chaque échéance présidentielle. L’action publique supporte mal les ruptures, sauf quand il s’agit de mettre fin à des dispositifs inefficaces. Nous avons besoin de prospective et d’anticiper l’avenir, comme le font les entreprises, que ce soit pour l’éducation, pour les activités portuaires, pour les activités industrielles ou pour les activités aéronautiques.

*Applaudissements.*

Document rédigé par la société Ubiqus – Tél : 01.44.14.15.16 – http://www.ubiqus.fr – infofrance@ubiqus.com

## Index

### Nous n’avons pu vérifier l’exactitude du nom suivant :

Embrahair 13