

Politique | Stratégie aéroportuaire régionale : Quel sort pour les aéroports de la région ?



La Nouvelle-Aquitaine compte 11 aéroports, avec pour particularité leur grande diversité tant en termes de structuration, de typologie ainsi que de nombre de passagers, avec des trafics allant de 5,6M de passagers par an pour l'aéroport de Bordeaux Mérignac à 6 000 par an pour Périgueux... Depuis 2 ans, suite à la fusion des régions, la Nouvelle-Aquitaine travaille à une stratégie aéroportuaire régionale, visant à l'harmonisation de ses interventions auprès de ces infrastructures ; chacune des 3 anciennes régions ayant eu en la matière des approches (ou absence d'approches...) radicalement différentes. C'est cette stratégie que Mathieu Bergé, le conseiller régional en charge du dossier, présente ce lundi à ses collègues élus régionaux réunis en séance plénière.

Désenclavement du territoire (au regard de Paris et Lyon), soutien à une base économique forte ou encore assurer la venue de touristes sur le territoire, voilà les 3 vocations principales des aéroports français et régionaux. Une typologie établie par deux récentes études menée l'une par la DGAC (Direction générale de l'Aviation Civile), l'autre par la Région Nouvelle-Aquitaine, en vue de l'élaboration de sa stratégie régionale. Cette dernière cela dit, pousse un peu plus loin l'analyse et « permet de mettre en avant que ces infrastructures peuvent avoir plusieurs vocations tout en identifiant une vocation principale », indique Mathieu Bergé.

Au total, en Nouvelle-Aquitaine : « certains aéroports ont une forte base économique mais à vocation touristique, c'est le cas des aéroports de Biarritz et Pau en particulier. Il y a des aéroports qui peuvent avoir une vocation de désenclavement première, mais avec une vocation touristique partielle, comme l'aéroport de Brive. L'aéroport de Limoges sert une base économique et touristique avec rôle de désenclavement. L'étude relève trois aéroports touristiques : Bergerac, La Rochelle et Poitiers mais pour ce dernier, tempère l'élu, cette vocation est marginale car cela se concentre essentiellement sur une ligne unique : Londres-Poitiers. » Enfin pour Agen, Périgueux et Angoulême qui n'a pas de trafic commercial, les trois aéroports sont identifiés comme des « aéroports locaux de proximité ».

Une participation à 25% pour tous les aéroports "cibles"

Forte de cette connaissance des différents aéroports, complétés d'échanges nourris avec les acteurs du territoire

et de débats réguliers avec les élus régionaux, « la région dans sa stratégie, propose d'accompagner des aéroports « cibles », c'est à dire non pas par rapport à leur seule classification, mais par rapport à l'impact qu'ils ont sur le territoire au regard des enjeux identifiés de désenclavement, et de soutien aux bassins économiques et touristiques. », explique le conseiller régional.

Au sein de ces aéroports cibles, la stratégie de la Région est d'harmoniser ses prises de participation, jusque-là très « asymétriques », selon le terme de l'élu. « Au sein des syndicats mixtes qui gèrent les aéroports, on est actuellement présent de 0% jusqu'à 49,7% à Limoges, en passant par 10% de participation régionale à Brive ou Bergerac et 33% à Pau ». « Désormais, poursuit-il, la position de la région est de rentrer au capital de tous les aéroports cibles à hauteurs de 25 %, c'est à dire les aéroports de Biarritz, Pau, Limoges, Brive, La Rochelle et Bergerac. Pour certains ce sera une entrée au capital à hauteur de 25% (La Rochelle et Biarritz), pour d'autres, une montée au capital (Brive et Bergerac), et pour d'autres enfin, une baisse. Ce sera le cas des aéroports de Pau et Limoges » Sur Limoges, cependant, prenant compte du difficile désenclavement de territoire, la région prend ses précautions : « ce sera une trajectoire de baisse à 25% sur 10 ans qui sera conditionnée aux économies d'exploitation et au développement du désenclavement de Limoges par les autres modes ferroviaires et routiers. », précise Mathieu Bergé.



Agen et Poitiers, les cas particuliers

Mais dans cette liste semblent manquer Poitiers et Agen, qui ne sont pas totalement oubliés pour autant. « La particularité de Poitiers c'est qu'il ne peut pas être considéré comme un aéroport de désenclavement puisqu'il y a une desserte ferroviaire assez exceptionnelle vers Paris, par contre nous avons noté un véritable enjeu issu de la demande des acteurs du territoire qui est de soutenir la ligne de désenclavement transversale vers Lyon. Pour cette raison, nous proposons de contribuer au financement de cette ligne OSP (obligation de service public). En réalité, c'est un engagement que nous avons pris depuis le début du mandat mais qui n'existait pas à l'époque de la gestion par la région Poitou-Charentes. La délibération avait été votée quelques mois avant la fusion, mais n'avait pas été appliquée. »

A ceux qui pourraient s'émouvoir de l'absence de prise de participation de la région, Mathieu Bergé rappelle que le rôle de la région est « d'assurer une politique de mobilité efficace en combinant les différents modes et donc, n'est pas à financer des actions de désenclavements aériennes, surtout quand la desserte ferroviaire est à ce point exceptionnelle. » Quant à la vocation touristique de l'infrastructure, c'est essentiellement la ligne Londres-Poitiers qui l'assure. « L'aéroport, n' a pas su jusqu'à maintenant se développer comme d'autres l'ont fait, comme un aéroport à vocation touristique structurant. Par contre, avec notre soutien à la ligne OSP, nous répondons à une demande prioritaire du territoire. On est loin d'un abandon de Poitiers; la politique régionale n'a même jamais été aussi en faveur de l'aéroport de Poitiers qu'à l'heure actuelle, puisque avant il n'y avait rien. »

Quant à l'aéroport d'Agen, « aéroport local avec une vocation de désenclavement », la région s'autorise un temps d'observation. « Agen est impacté positivement par la mise en service de la LGV, avec une durée de 3h20 pour relier Paris. Mais, suite aux discussions avec les élus et acteurs locaux, on s'est donné un an pour évaluer l'impact du ferroviaire sur la ligne aérienne. Pendant cette période, on finance là aussi la ligne de service public OSP vers Paris. »

Vers un "parlement aéroportuaire régional" ?

Au total selon l'élue en charge du dossier, la région signe ici une stratégie « volontariste » qui entraînera une augmentation du budget passant de 4,3M€ par an, 5,6M€ par an sur un prévisionnel de 10 ans . « Au regard de l'ambition de la stratégie c'est une augmentation des coûts qui parvient à rester modérée », estime Mathieu Bergé. Quant à la suite, une fois passé le vote des élus, « nous allons contractualiser avec chacune des plateformes aéroportuaires un plan pluri-annuel de développement assorti de nos 25 %. C'est une minorité de blocage qui loin de vouloir imposer un dictat de la région aura simplement vocation à faire respecter cette contractualisation »

En outre, la Région devrait également créer un établissement aéroportuaire régional, qui aura vocation à gérer les participations de la région dans les différentes plateformes. Véritable « parlement aéroportuaire » de la région, il permettra l'échange et la rencontre entre les acteurs afin de les engager à plus de mutualisation ainsi qu'à développer une vision stratégique qualifiée du territoire, et permettra des négociations avec les grands comptes dont les compagnies aériennes pour des mutualisation de ligne, d'exploitation, etc ».

Enfin concernant l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac et son statut particulier de Société anonyme à gestion publique (avec l'Etat à 60% et le bloc des collectivités et CCI à 40%), Mathieu Bergé insiste sur le fait qu'à l'occasion de cette nouvelle stratégie, la Région « affirme avec force qu'elle est extrêmement attachée au maintien de la gouvernance publique de l'aéroport de Bordeaux, et que le jour où l'Etat serait tenté de se séparer de ses parts, il faudrait que le bloc des collectivités locales ait capacité de racheter 10% plus une voix du capital, pour assurer ce maintien dans la sphère publique de l'infrastructure ».



Solène Méric

*Crédit Photo : Wikimedia-Poudou99
Publié sur aqui.fr le 23/10/2017
[Url de cet article](#)*