

Séance Plénière du Lundi 23 octobre 2017

Intervention sur la stratégie aéroportuaire régionale

Monsieur le Président,

Chers collègues,

Notre assemblée est saisie dans sa séance d'aujourd'hui d'un projet de stratégie aéroportuaire régionale. Le transport aérien, qui a doublé en dix ans sur notre région pour atteindre en 2016 8,54 millions de passagers, est pour nos concitoyens un outil important dans leur vie professionnelle et aussi une partie intégrante de leur vie personnelle et familiale. Enfin, ce travail d'harmonisation qui nous est présenté aujourd'hui fait clairement partie du chantier d'harmonisation que doit conduire la région Nouvelle-Aquitaine dans tous les domaines où elle est compétente et où les pratiques d'intervention des trois anciennes régions qui la constituent étaient fortement divergentes. Cette délibération est donc clairement opportune et pertinente.

Le groupe UDI après l'avoir étudiée dans le détail a des remarques à formuler à la fois sur la méthode utilisée et sur les propositions faites par l'exécutif. Il les fera à la fois

par mon intervention présente, faite en tant que porte-parole du groupe sur ce sujet, mais aussi sous la forme de sept amendements.

Sur la méthode d'abord, nous voulons saluer le sérieux du travail effectué par les élus en charge de ce dossier: le Vice-Président Renaud Lagrave et le conseiller délégué Matthieu Bergé, ainsi que par la direction des transports de Monsieur Socolovert. Le travail méthodologique fait par le cabinet EGIS est un travail analytique sérieux et qui va nous permettre de vous faire des propositions d'amendements également sérieuses. Je veux saluer aussi le temps consacré à la présentation de la proposition de l'exécutif. Matthieu Bergé a pris son bâton de pèlerin pour aller sur les onze sites concernés et l'accueil fut parfois virile mais correct. En outre, la conférence aéroportuaire régionale du 27 juin 2017 a été clairement une bonne initiative puisqu'elle a permis à chacune des onze équipes aéroportuaires de la région d'être en contact avec les dix autres, de mesurer leurs spécificités propres et d'envisager des synergies au niveau régional.

Cela dit, nous sentons bien que le résultat de la proposition qui nous est aujourd'hui présentée est un compromis entre un travail analytique fait par la société EGIS et une volonté politique d'ailleurs légitime portée par l'exécutif. Cette démarche dont nous venons de souligner le sérieux appelle néanmoins de notre part des demandes de corrections de portée à la fois générale et particulière.

I- Des corrections de portée générale:

La politique aéroportuaire de la Région manque d'ambition et cela se lit très clairement dans la brève étude d'impact financier dont nous disposons dans la délibération. Selon les informations communiquées, le budget actuel alloué à la politique aéroportuaire est de 4,3 millions d'euros. Il devrait passer à un montant prévisionnel de 6,3 millions d'euros par an en 2019 et en 2020 et à une moyenne prévisionnelle de 5,6 millions euros sur la période 2019-2028. Rajouter en régime permanent 1,3 millions d'euros par an nous semble notoirement insuffisant pour deux raisons de fond:

- 1) Le trafic aérien est structurellement à la hausse comme le prouve le doublement de celui-ci dans les dix ans passés. Il s'agit donc d'un élément clé dans l'attractivité à venir de la région Nouvelle-Aquitaine et il y a à notre avis dans ce manque d'ambition une erreur stratégique par rapport à ce que sera la Nouvelle-Aquitaine à horizon 2030 compte tenu des évolutions en cours de la mobilité de nos concitoyens.

- 2) La loi NOTRe a confié à la région la compétence des transports. Parallèlement à cette prise en charge de nouvelles compétences, la région s'est vue confier de nouvelles ressources, sa part de CVAE passant de 25 à 49%. Dans le même temps, la loi NOTRe exige des conseils départementaux qu'ils se désengagent de ce secteur qu'est le transport aérien sauf dans des situations dérogatoires précises comme les lignes à prépondérance touristique. En difficultés financières, les conseils départementaux ont saisi l'opportunité du nouveau contexte législatif pour annoncer leur

retrait brutal dès l'année 2018 de l'aide financière qu'ils apportaient à certains syndicats mixtes en charge des aéroports. C'est notamment le cas en Lot-et-Garonne mais aussi en Corrèze et en Haute-Vienne. La région doit aussi penser sa politique aéroportuaire dans le contexte d'une prise de relais financier du rôle qui était auparavant joué par les conseils départementaux. Visiblement, la proposition qui nous est soumise ne l'a pas intégré et au moins quatre aéroports sont en situation de grande difficulté.

Sur la base de ces deux remarques de fond, l'UDI a déposé plusieurs amendements:

Notre amendement n°1 porte sur la fracture territoriale:

La politique aéroportuaire doit être aussi au service de la Nouvelle-Aquitaine de l'intérieur et elle ne doit pas se concentrer uniquement sur la Nouvelle-Aquitaine métropolitaine: Bordeaux bien sûr mais aussi Biarritz, Pau et dans une moindre mesure Limoges. La politique aéroportuaire régionale doit être une politique au service de l'attractivité du territoire mais doit aussi assurer pleinement son rôle d'aménagement et en l'occurrence du désenclavement de la Nouvelle-Aquitaine de l'intérieur: de la Vienne, de la Haute-Vienne, de la Creuse, de la Corrèze, de la Dordogne, du Lot-et-Garonne

ou des Deux-Sèvres. **L'amendement n°1 a donc pour objectif de réaffirmer dans la délibération cette priorité.**

Notre amendement n°2 propose de modifier notre délibération en laissant aux départements un rôle partagé:

À égalité lorsqu'il s'agit d'un aéroport touristique au sens de la loi NOTRe (liaison présentant un caractère touristique indiscutablement prépondérant). C'est notamment le cas des aéroports de Bergerac, de la Rochelle et de Limoges. Pour ces aéroports, l'amendement n°2 fait obligation à la région de négocier une participation significative des conseils départementaux aux syndicats mixtes de gestion des aéroports.

Notre amendement n°3 porte sur l'équilibre économique des aéroports:

Cet amendement s'appuie sur le rapport du Conseil Supérieur de l'Aviation Civile et pose comme objectif la mutualisation de certaines négociations communes à plusieurs aéroports. Il souligne par ailleurs le rôle non négligeable joué par les recettes de valorisation foncière de l'environnement des aéroports dans l'équilibre économique de ceux-ci. Il affirme que la région facilitera et coordonnera ces stratégies de valorisation foncière.

Notre amendement n°4 salue la perspective de la création d'un EPA régional:

Nous voulons compléter les compétences envisagées pour celui-ci en les élargissant à la veille et à la coordination des évolutions rendues nécessaires par les évolutions du cadre législatif et réglementaire européen.

Enfin, l'amendement n°5 vise à faire changer la position de la Région quant aux moyens alloués à cette politique pour laquelle elle souhaite être chef de file:

Enfin, le groupe UDI veut souligner la position aberrante de la région lorsqu'elle réclame l'instauration d'une minorité qualifiée qui imposerait comme condition nécessaire à l'entrée de la région dans les syndicats mixtes ou établissements une condition faisant que toutes les décisions stratégiques devraient être prises avec une majorité rassemblant plus de 75% des droits de vote de ces syndicats mixtes. Clairement la Région veut être chef de file de la politique aéroportuaire régionale mais elle ne veut pas s'en donner les moyens au niveau financier. Il y a là une contradiction majeure qui est lourde de négociations très difficiles et de contentieux futurs au sein de ces syndicats mixtes. La région devra choisir. Ou bien elle voudra assumer une coordination forte de la politique aéroportuaire, et c'est ce choix qui est celui du groupe UDI. À ce moment là, il faudra qu'elle veille à être majoritaire dans ces syndicats mixtes de gestion des aéroports. Ou bien elle devra accepter que les principaux payeurs, qui ne seront pas elle, soient ceux qui commandent localement.

De plus, le groupe UDI propose de corriger et d'améliorer la proposition de l'exécutif en revenant sur un certain nombre d'erreurs manifestes d'appréciation.

II- Des corrections de portée particulière

En effet nous estimons que deux erreurs manifestes d'appréciation ont été faites en ce qui concerne l'analyse de la classification de deux des onze aéroports néo-aquitains: celui de Poitiers et celui d'Agen.

Notre amendement n° 6 concerne donc l'aéroport de Poitiers:

L'aéroport de Poitiers est un aéroport significatif au service d'une aire urbaine d'un peu plus de 250 000 habitants et accueillant plus de 108 845 passagers. Il a été classé à notre avis à tort comme « aéroport touristique avec ou sans vocation complémentaire de désenclavement » et assimilé aux aéroports de Bergerac et de la Rochelle qui eux sont clairement à prépondérance touristique. L'aéroport de Poitiers est de toute évidence l'outil du nord de la Nouvelle-Aquitaine pour le connecter à toute la partie est et sud-est de la France et notamment au Hub lyonnais. Le fait que Poitiers bénéficie d'une

desserte LGV de grande qualité (à une heure de Paris) ne doit pas faire oublier l'importance des liens économiques du nord de la région avec le reste du territorial national. Poitiers doit être classé dans la catégorie « aéroports nécessaires au désenclavement avec rôle complémentaire touristique » au même titre que l'aéroport de Brive.

L'amendement n°7 concerne l'aéroport d'Agen:

L'erreur manifeste d'appréciation est encore plus évidente et lourde de conséquence sur Agen qui est assimilé contre toute raison objective à deux aéroports qui n'ont plus que des trafics passagers marginaux: Périgueux (6000 passagers) et Angoulême (0). Ce n'est pas le cas d'Agen avec une fréquentation de plus de 40 000 passagers. L'aéroport d'Agen doit être nécessairement reclassé comme « Aéroport local avec rôle de désenclavement du territoire sous observation des effets de la LGV Tours-Bordeaux » et c'est le but de cet amendement. Les aéroports de Brive et d'Agen et au-delà les villes de Brive et d'Agen appartiennent à la même catégorie de ville moyennes. Agen est une ville de 35 000, Brive de presque 47 000 habitants ; Agen est une agglomération de 97 000 habitants, Brive de 110 000 habitants ; Agen est à 140 km de Bordeaux, Brive à 200 km ; Agen est sur l'A62, Brive est au croisement de l'A89 et de l'A20: une superbe situation routière ; Agen est à 709 km de Paris, Brive à 483 km. Les deux villes sont des villes TER: Agen est à un peu plus de 1h20 de Bordeaux, Brive est à 2h40 de Bordeaux. Vous avez accepté Monsieur le Président du Conseil Régional, lors d'une

réunion de concertation, de mettre Agen sous observation de l'effet LGV (dû à la réduction d'1h de temps sur la desserte en TGV Bordeaux-Paris). Merci d'avoir accepté cette proposition du groupe UDI. Il faut maintenant l'organiser pour être significative. Elle doit durer 1 an, du 30 juillet 2017 au 30 juin 2018, et doit prévoir une période complémentaire de 6 mois de sortie de contrat. Enfin, il est urgent de boucler le tour de table financier entre l'agglomération, le Conseil Départemental du Lot-et-Garonne et la région Nouvelle-Aquitaine pour savoir comment est financée cette période transitoire. Nous vous faisons la proposition qu'elle le soit de manière égale. Chaque partie assumant le 1/3 du coût de cette période. En ce qui concerne l'effet LGV, toute anticipation du projet GPSO Bordeaux-Toulouse ou Bordeaux-Espagne serait une faute compte tenu des incertitudes qui pèsent sur ce projet. Clairement, ce projet est devenu un projet à horizon 2030, nous aurons largement le temps d'ici-là de faire évoluer la politique aéroportuaire régionale.

Bien évidemment, le groupe UDI conditionnera son vote final sur la politique régionale aéroportuaire, délibération de la toute première importance, au sort que donnera l'assemblée plénière à ses amendements.

Je vous remercie.