

## Stratégie aéroportuaire régionale

Séance plénière du 18 octobre 2017

Le CESER partage la volonté de la Région de se doter d'une politique aéroportuaire. Le cadre d'intervention proposé devrait favoriser les coordinations et les synergies entre les aéroports régionaux, sans pour autant constituer, à ce jour, une véritable stratégie.

Dans un contexte budgétaire particulièrement contraint, le CESER invite le Conseil Régional à faire preuve de la plus grande vigilance quant à la pertinence des critères retenus dans la typologie des aéroports. Il souhaite que celle-ci soit régulièrement révisée, afin de tenir compte de l'évolution des critères utilisés.

Le CESER approuve la concentration de l'intervention régionale sur les aéroports jugés structurants, tout en regrettant que le Conseil Régional ne soit pas allé plus loin dans la priorisation de ses actions. Il note avec intérêt que la participation régionale est entourée d'une double garantie (minorité de blocage, approbation de contrats d'objectifs pluriannuels).

Le CESER souhaite que l'État, garant de l'aménagement du territoire national, reste actionnaire majoritaire de la société exploitante de l'aéroport de Bordeaux. La solution proposée par la Région constituerait toutefois un « moindre mal », afin d'éviter des prises de participation préjudiciables aux intérêts de la région et de ses territoires.

Le CESER regrette enfin que la stratégie proposée se situe dans un cadre exclusivement régional. Des synergies sont en effet également à rechercher avec les aéroports voisins, potentiellement en concurrence avec les aéroports de Nouvelle-Aquitaine.

La Région Nouvelle-Aquitaine compte onze aéroports commerciaux : Bordeaux, Biarritz, Pau, Bergerac, Limoges, La Rochelle, Poitiers, Brive, Agen, Périgueux et Angoulême. Les dispositifs de soutien à ces aéroports, hérités des trois anciennes Régions, apparaissent aujourd'hui particulièrement diversifiés. La Région participe ainsi à la gouvernance de cinq des onze aéroports régionaux (Limoges, Pau, Brive, Bergerac et Bordeaux), à des degrés très variables : de 3,75 % du capital de la société exploitante de l'aéroport de Bordeaux à 49,7 % du syndicat mixte de l'aéroport de Limoges. Elle n'est en revanche pas partie prenante à la gouvernance des six autres.

Cette situation, conjuguée à la grande diversité des acteurs présents :

- favorise les concurrences entre les plates-formes aéroportuaires de la région, chacune d'elles cherchant, de manière indépendante, à assurer son propre développement ;
- déséquilibre le rapport avec les compagnies aériennes low-cost, dont les logiques économiques de développement du trafic s'imposent.

Alors que s'engage l'élaboration du volet « infrastructures, transports et intermodalité » du SRADDET, le CESER partage la volonté de la Région de se doter d'une politique aéroportuaire. Il note avec intérêt la création d'une Conférence annuelle des aéroports, instance de dialogue et de concertation entre les aéroports de la région.

La délibération proposée répond à un premier enjeu : fixer un cadre d'intervention qui favorise les coordinations et les synergies entre les aéroports. Complémentarité plutôt que concurrence : le CESER soutient pleinement cet objectif, qui participe de la vision globale, cohérente et coordonnée des transports qu'il appelle de ses vœux, et qui devra être portée dans le SRADDET. Au-delà de la complémentarité

indispensable entre les aéroports régionaux, c'est plus largement leur intégration à l'offre de mobilité intermodale proposée en Nouvelle-Aquitaine qui devra être recherchée.

Le CESER regrette en revanche que ne soit pas présentée une véritable stratégie, alors que le rôle des aéroports dans le développement économique est souligné dans le projet de délibération.

## Une typologie des aéroports de Nouvelle-Aquitaine

Afin d'adapter les interventions régionales aux différentes situations, la Région a établi une typologie des aéroports existants à partir d'une analyse reposant sur des indicateurs socio-économiques, aéroportuaires et de desserte du territoire. Sur cette base, six catégories d'aéroports ont été identifiées :

- un aéroport régional (Bordeaux) ;
- deux aéroports assis sur une base à forte puissance économique et/ou touristique (Biarritz et Pau) ;
- un aéroport assis sur une base économique et touristique avec rôle complémentaire de désenclavement (Limoges) ;
- un aéroport nécessaire au désenclavement avec rôle complémentaire touristique (Brive) ;
- trois aéroports touristiques, avec ou sans rôle complémentaire de désenclavement (Bergerac, La Rochelle et Poitiers) ;
- trois aéroports locaux de proximité (Agen, Périgueux et Angoulême).

Le CESER prend acte de la typologie proposée par la Région. Dans un contexte budgétaire particulièrement contraint, il invite toutefois le Conseil Régional à faire preuve de la plus grande vigilance quant à la pertinence des critères retenus. Il considère notamment que le caractère structurant des aéroports s'apprécie au regard de la nature des liaisons assurées : lignes régulières, lignes d'Obligation de Service Public (OSP), vols low-cost, charters... Plus généralement, le CESER souhaite que cette typologie soit régulièrement révisée, afin de tenir compte de l'évolution des critères, en particulier en termes de dessertes et de trafic.

## Créer les conditions de synergies aéroportuaires

La stratégie régionale se concentre sur les aéroports jouant un rôle prépondérant au niveau régional (trafic, agglomération desservie, tissu socio-économique ou touristique...) ou nécessaires au désenclavement de territoires. Elle s'appuie sur une participation de la Région dans les organes de gouvernance des aéroports de Biarritz, Pau, Limoges, Bergerac, La Rochelle et Brive à hauteur de 25 %.

La Région ne participera pas, en revanche, à la gouvernance des aéroports de proximité (Agen, Angoulême, Périgueux), ni, en raison de sa desserte TGV, de celui de Poitiers. Le CESER note toutefois que ces aéroports pourront bénéficier d'un financement régional des lignes d'obligation de service public (OSP) présentant un niveau significatif de trafic (au moins 20 000 passagers par an), afin de favoriser une desserte équilibrée du territoire<sup>1</sup>.

Le CESER approuve la volonté de la Région de concentrer son intervention sur les aéroports jugés structurants, tout en regrettant qu'elle ne soit pas allée plus loin dans la priorisation de ses actions. Il note avec intérêt que la participation régionale est entourée d'une double garantie :

- l'approbation de contrats d'objectifs opérationnels pluriannuels par aéroport. Le CESER attend de ces « feuilles de route » qu'elles permettent d'assurer une véritable synergie entre les aéroports et un développement harmonisé des dessertes ;
- des modifications statutaires afin que la Région, au travers de ses 25 %, dispose d'une possibilité de contrôle, sur toutes les décisions engageantes et stratégiques liées aux contrats d'objectifs (majorité qualifiée dans les syndicats mixtes fixée à 76% au minimum). Cette disposition devrait ainsi faciliter, pour la Région, la coordination des différentes plateformes aéroportuaires qu'elle soutiendra.

Par ailleurs, le CESER regrette que la stratégie proposée se situe dans un cadre exclusivement régional. Des synergies sont en effet également à rechercher avec les aéroports voisins, potentiellement en concurrence avec les aéroports de Nouvelle-Aquitaine (Toulouse, Nantes ou Tarbes, par exemple).

---

<sup>1</sup> Deux lignes seraient ainsi ciblées : La Rochelle-Poitiers-Lyon et Agen-Paris.

## Conserver une gouvernance publique pour l'aéroport de Bordeaux

Plus spécifiquement, le schéma régional prévoit de conserver une gouvernance publique pour l'aéroport de Bordeaux, dans le cas où l'Etat cèderait une partie de ses parts au capital de la société aéroportuaire. Il s'agit d'organiser une montée au capital des collectivités territoriales actionnaires par l'acquisition d'une partie des parts de l'Etat. Il reviendra aux acteurs locaux de déterminer ensemble les modalités d'acquisition et de répartition de ces dernières.

Le CESER souhaite que l'Etat, garant de l'aménagement du territoire national, reste actionnaire majoritaire de la société exploitante de l'aéroport de Bordeaux. La solution proposée par la Région lui apparaît comme un « moindre mal », afin d'éviter des prises de participation qui seraient préjudiciables aux intérêts de la région et de ses territoires. Dans cette hypothèse toutefois, les discussions devraient s'appréhender à une échelle plus large que la seule Nouvelle-Aquitaine, pour s'ouvrir aux métropoles et collectivités voisines.



---

Proposition de la commission 2 « Mobilité »  
Président : Gilles LEFRERE ; Rapporteur : Nicolas RENAUDIN

Avec les contributions de la commission :  
- « 3 – Développement des territoires » :  
Président : Stéphane MONCHAMBERT ; Rapporteur : Bernard GIRET ;  
- « 5 – Économie » :  
Président : Patrick DE STAMPA.



---

Vote sur l'avis du CESER  
« Stratégie aéroportuaire régionale »

**191 votants**  
**188 pour**  
**0 contre**  
**3 abstentions**

**Adopté à l'unanimité des suffrages exprimés**

**Jean-Pierre LIMOUSIN**  
Président du CESER de Nouvelle-Aquitaine

