



## LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS

**La cour des comptes valide au niveau national le plan de relance et l'efficacité de la gestion des aéroports de Corse par la CCI :**

**Extrait : Pages 45-46**

Outre les modulations prévues dans les tarifs publiés, les accords commerciaux entre les compagnies aériennes et les aéroports résultent également d'un « jeu de marchandage » qui, en théorie, doit leur être mutuellement avantageux et dont le gain final est partagé dans des proportions reflétant les pouvoirs de négociation des parties. Ce gain est constitué du bénéfice tiré du surplus de toutes les recettes, aéronautiques et extra aéronautiques, induites par le développement de nouvelles lignes aériennes et du trafic. Ces arrangements commerciaux se traduisent par l'octroi d'aides incitatives (« incentives ») pour lesquelles l'aéroport a l'obligation de vérifier en amont et ex post l'existence de son gain résiduel ou autrement dit d'un retour sur investissement comme le ferait un investisseur avisé en économie de marché (Brest, Caen).

Toutefois, certains aéroports concluent des contrats économiquement défavorables allant jusqu'à consentir à une utilisation du service aéroportuaire à titre gratuit et parfois même à la captation d'une partie de leurs recettes extra-aéronautiques, lorsqu'ils en ont. Ainsi, les aides par passager accordées par les aéroports de Carcassonne, Tarbes ou Perpignan à une compagnie ont été négociées à un niveau excédant largement les redevances aéroportuaires de cette compagnie et ne permettent pas, même en tenant compte des recettes extra-aéronautiques un retour sur investissement.

En outre, pour accompagner la reprise du programme des vols après la crise sanitaire, certains aéroports ont conclu de nouveaux contrats d'« incentives » qui s'additionnent à ceux déjà en cours et sans gain marginal pour l'aéroport (La Rochelle, Brive).

**Le plan de relance et de sortie de crise engagé par la CCI de Corse en 2020 et 2021** a suivi des modalités différentes car publiques et a pris la forme d'appels à manifestation d'intérêt en faisant expressément référence au principe d'opérateur avisé en économie de marché. Ils devraient permettre d'escompter fin 2023 des recettes nettement supérieures à la contribution publique.

**Extrait : Pages 63-64**

Le grand mouvement de décentralisation des aéroports de 2005-2007 était sous-tendu par la volonté de traduire juridiquement l'implication de fait des collectivités territoriales dans la gestion des plateformes intermédiaires. Mais, le législateur s'étant refusé à désigner une catégorie de collectivité plus spécialement chargée d'en organiser le pilotage, le transfert s'est accompagné d'un émiettement des responsabilités : 19 aéroports ont été transférés à des régions, 29 à des départements, 61 à des groupements de communes et 41 à des communes.

Le maillage des aéroports intermédiaires, resté à peu près en l'état depuis cette époque, offre en 2023 le paysage anachronique d'infrastructures mal coordonnées alors que les autres grands modes de transport (voies ferrées et routières) ont été l'objet de plusieurs lois successives : MAPTAM, NOTRe et loi d'orientation sur les mobilités de 2019.

Le travail accompli par les régions sur le maillage aéroportuaire est contrasté. Certaines d'entre elles, avec des approches fort différentes, mènent depuis plusieurs années des réflexions et cherchent à rationaliser le réseau des aéroports de leurs territoires. Les régions Nouvelle-Aquitaine, Normandie, et dans une moindre mesure, Bretagne, Grand-Est et Occitanie, se sont engagées dans cette voie. La région Bretagne a notamment engagé l'élaboration d'une stratégie aéroportuaire à l'échelle de son territoire. La Corse a également une approche stratégique de ses quatre aéroports, mais qui semble plus le fait de l'exploitant, la CCI, que de la collectivité délégante. A l'inverse les régions Auvergne-Rhône-Alpes, PACA, Centre-Val-de-Loire, Hauts-de-France restent en retrait sur le maillage aéroportuaire. Les situations locales peuvent parfois expliquer cette absence comme en région PACA où les principales plateformes (Marseille, Nice et Toulon) relèvent de l'État. De la même manière, la stratégie aéroportuaire mise en œuvre par la région Auvergne-Rhône-Alpes est limitée à la complémentarité entre les différentes plateformes, celle-ci n'étant propriétaire d'aucun aéroport.

La région Nouvelle-Aquitaine s'est distinguée depuis près de dix ans en développant une approche stratégique intégrant les multiples aspects du transport aérien, y compris l'intermodalité, sur un territoire comptant huit aéroports commerciaux décentralisés. Adoptée en octobre 2017, la stratégie aéroportuaire a permis de distinguer les aéroports stratégiques, d'élaborer une typologie par vocations, et s'est accompagnée d'une montée en capital et de sa participation accrue dans les organes des autorités délégantes. Une mise à jour est prévue en 2023 pour mieux intégrer l'impératif écologique et tendre vers la neutralité carbone des aéroports.

En Normandie, sous l'impulsion de la région, une démarche de coopération associant les quatre aéroports ayant un trafic commercial (Caen, Deauville, Le Havre et Rouen) a été engagée sur la base d'une association dénommée « Aéroports de Normandie », pour mutualiser certaines fonctions de gestion des plateformes, de promotion de l'offre et de développement du trafic. Mais « Aéroports de Normandie » se donne surtout pour objectif de confier l'exploitation des quatre plateformes à un délégataire unique à l'échéance des contrats en cours.

En Corse, la collectivité semble observer les problèmes aéroportuaires avec distance. Le projet de schéma directeur des aéroports régulièrement évoqué n'est pas validé. Mais dans

le même temps, la CCI exploite avec efficacité les quatre aéroports insulaires avec une vision stratégique très orientée vers le développement du tourisme. Le manque de dialogue entre la collectivité et la CCI explique les retards dans la programmation des investissements nécessaires, notamment dans les aéroports d'Ajaccio et Figari.

La nécessaire complémentarité entre les liaisons ferroviaires, routières et aériennes fait rarement l'objet d'une vision stratégique coordonnée. En Bretagne, par exemple, les collectivités territoriales financent une liaison aérienne Quimper-Orly et, concomitamment, l'amélioration de la liaison routière vers Brest, qui met les deux aéroports à moins d'une heure de trajet. Par ailleurs, cette ligne est concurrencée par une desserte ferroviaire assurant onze liaisons par jour en moins de quatre heures.

Plus largement, si les contrats de plan État-Région comportent un chapitre dédié à la mobilité, ils sont muets sur le volet aéroportuaire, faute de financement des aéroports par l'État. C'est le cas pour la Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie qui se caractérisent pourtant par un maillage aérien dense.

Le manque de visibilité sur la stratégie des aéroports régionaux appartenant à l'État, ne facilite pas l'élaboration par les régions d'une stratégie concertée et cohérente. Pour ces raisons, la région Occitanie a manifesté son intérêt pour une décentralisation de la plateforme de Montpellier, encore dans le giron de l'État.