



SYNDICAT MIXTE DE GESTION  
AÉRODROME DÉPARTEMENTAL  
LE PUY / LOUDES

CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES AUVERGNE-RHÔNE-ALPES					
P	VP VM	SG	Graffe	RHF	Sec P
Date arrivée : <b>28 NOV. 2022</b>					
PS1 Finance	PS2 DOC	PS3 MGX	PS4 Charge COM	PS5 Charge mission	PSA Sec PS

Monsieur Bernard LEJEUNE  
Président de la Chambre Régionale des  
comptes Auvergne-Rhône-Alpes  
124-126 Bd Vivier Merle  
CS 23624  
69503 LYON CEDEX 03

Objet : Réponse au rapport des observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion du SMGAD

Le 22 novembre 2022

Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance du rapport d'observations définitives sur l'examen des comptes et de la gestion du syndicat mixte de gestion l'aéroport du Puy en Velay, établi par la Chambre Régionale des comptes.

A titre liminaire, je prends acte de vos remarques et note avec satisfaction que vos recommandations ne remettent pas en cause la qualité de la gestion, la régularité des opérations passées au cours de la période contrôlée, ni la sincérité des comptes.

Je tiens à souligner la qualité du travail d'analyse effectué par la Chambre et souscrits aux inquiétudes qu'elle a formulées sur la pérennité de la ligne d'aménagement du territoire Le PUY-PARIS.

Ceci étant, le rapport d'observations définitives appelle, après examen attentif, des remarques que je souhaite porter à votre connaissance ci-après afin qu'elles soient jointes au rapport d'observations définitives de façon à argumenter la position du SMGAD sur certains points.

L'analyse qui a été conduite, l'a été exclusivement par le spectre du rapport au nombre de passagers, sans pondération vis-à-vis de la fracture territoriale. Cette méthodologie est adaptée pour des aéroports et des lignes à fort trafic dans des territoires densément peuplés mais demeure très imparfaite pour des petits aéroports et inadaptée sur le sujet de l'aménagement du territoire.

Comme le soulignait, le Ministre de la cohésion des territoires, M. Jacques Mézard en octobre 2018 : « aujourd'hui 1 million de Français vivent à plus de 45 minutes d'un accès à l'autoroute, une gare TGV ou un aéroport. 10 millions n'ont accès qu'à un seul de ces modes de déplacement. Cela signifie qu'ils sont assignés à résidence. Ce n'est pas acceptable ».

Mme Josiane COSTES, rapporteuse de la mission d'information du SENAT sur les transports aériens et l'aménagement des territoires en septembre 2019, a déclaré en introduction : « Ce sentiment d'abandon géographique d'une partie de la population française, font de

l'amélioration des mobilités territoriales un objectif essentiel pour le développement et le maintien de l'activité dans les zones enclavées, notamment par le transport aérien, lorsqu'elles se trouvent à l'écart des voies de communication à grande vitesse, qu'elles soient ferroviaires ou autoroutières. »

Les Assises nationales du transport aérien ont permis de mettre en exergue la nécessité de relancer la politique d'aménagement du territoire par le transport aérien. L'État a ainsi promis une augmentation des crédits qu'il consacre à cette politique, portant le montant des aides à l'horizon 2022 à 25 M€. La « Stratégie nationale du transport aérien 2025 » portée par Mme Élisabeth Borne, alors, Ministre chargée des transports a fixé parmi ses 4 axes stratégiques : la connexion des territoires au trafic aérien, comme un enjeu majeur.

### **Concernant le désenclavement du territoire,**

La Chambre affirme dans son rapport que l'aéroport et la ligne aérienne Le PUY-PARIS ont un coût public élevé. « Compte tenu du caractère structurellement déficitaire de la ligne et du faible pouvoir de négociation du SMGAD face aux compagnies aériennes, la Chambre s'interroge sur l'efficacité de la subvention versée et estime que le renouvellement de la convention de DSP ne pourra se faire à tout prix ».

Je veux, ici, rassurer la Chambre sur la politique conduite au niveau du SMGAD qui depuis de nombreuses années démontre notre capacité à gérer durablement l'aéroport et la LAT.

Le désenclavement de notre territoire et le maintien de ses populations (habitants et entreprises) ont un coût auquel nous saurons faire face tant que l'ÉTAT assurera son rôle de lutte contre la fracture territoriale.

Les termes « soutien public exceptionnel », « soutien public disproportionné » paraissent bien excessifs au regard des 595 k€ versés par l'ÉTAT sur une enveloppe nationale de 25 M€ !

Cela représente 2,38% de l'enveloppe que l'ÉTAT au financement des LAT pour désenclaver le département de la Haute-Loire et une partie de la Lozère et du nord Ardèche.

Devons-nous, nous résigner à ce que nos concitoyens et nos entreprises soient condamnés à être victimes de la fracture territoriale, relégués à plus de 5h30 de Paris ?

Je ne crois pas et tout comme moi les Présidents des membres du SMGAD, combattons ces inégalités pour la survie de notre territoire.

### **Concernant l'attractivité de la ligne d'aménagement du territoire,**

La Chambre affirme « *Toutes les politiques envisagées pour dynamiser l'attractivité de la ligne, notamment sur le plan tarifaire, n'ont jusqu'à présent pas porté leurs fruits* ».

Cette position me semble à nuancer car sur la période contrôlée, la mise en place d'une tarification très attractive sur le mois de juin 2021 malgré des contraintes sanitaires lourdes a fait bondir le taux de remplissage à 77,37%.

Ceci a démontré le potentiel de trafic passager du territoire et la nécessité d'une tarification attractive pour attirer la clientèle affaires du territoire et accessoirement celle de loisir, source de consommation locale. Les conditions d'engagement de la compagnie dans l'actuelle convention DSP ne permettent pas la mise en place d'une politique tarifaire agressive. C'est pour cette raison que le SMGAD et la DTA ont travaillé ensemble afin de rendre plus agiles les OSP de la future convention DSP et orienter les gains financiers d'exploitation obtenus vers une tarification attractive, synonyme d'amélioration du trafic passagers.

La période creuse de la pandémie a offert l'opportunité d'expérimenter des solutions qui n'auraient pu voir le jour sans cela (faible trafic et déplaçonnement aide Etat). Nous avons identifié des axes d'amélioration sur la tarification et la communication vers les publics ciblés qui font parties des discussions avec les candidats de la future convention.

### **Concernant l'abandon de la ligne d'aménagement du territoire,**

Les solutions palliatives à l'abandon de la LAT, avancées par la Chambre, notamment la mise en place d'une navette routière vers la gare SNCF de ST ETIENNE ou la substitution par du transport à la demande opéré en aviation d'affaires nécessite une réflexion plus approfondie.

En effet, de prime abord, la solution routière imposera des nuitées à Paris du fait de l'allongement de temps de trajet et sera incertaine au niveau des horaires avec l'encombrement routier (bouchons) car la RN88 n'est en 2x2 voies que sur de faibles tronçons, voire impossible certains jours avec les conditions hivernales.

La solution d'aviation d'affaires avancée ne peut fonctionner qu'en présence d'entreprises ayant le potentiel financier nécessaire et celle-ci ne pourra offrir une desserte régulière vers l'aéroport d'ORLY suivant les règles du COHOR. L'aviation d'affaires devra donc opérer depuis des aéroports dédiés (Le BOURGET, TOUSSU-LE-NOBLE...) sans service régulier dégradant ainsi la qualité de l'accès à la capitale.

La chambre appuie son argumentaire de changement de modèle économique sur le rapport du maillage aéroportuaire français 2017 et cite l'aéroport d'Annecy qui serait financièrement équilibré en raison du développement de l'aviation d'affaires.

Je tiens à préciser que l'environnement économique de cet aéroport n'a rien à voir avec celui du Puy en Velay. Cet aéroport est situé dans un territoire riche et offre des prestations haut de gamme, notamment pour desservir les stations de ski de Megève, Courchevel, Méribel ... C'est également un relais d'aviation d'affaires pour l'aéroport de Genève.

La présence de la DSNA et de la Sécurité Civile assure une prise en charge des coûts du service de navigation aérienne par l'Etat et un volant de trafic soutenu, synonyme de recettes commerciales non négligeables.

Pour vérifier l'équilibre financier annoncé de l'exploitant VINCI, il serait nécessaire d'étudier la convention de gestion avec le propriétaire délégant.

J'avoue que les solutions de mettre des voyageurs sur la route pour rejoindre des trains à St Etienne ou de proposer des vols privés élitistes m'interrogent sur leurs caractères acceptables à l'avenir.

Au-delà des aspects purement financiers, nous sommes conscients que le maintien sur le long terme de la LAT LE PUY PARIS, à l'horizon 2030, passe par un plus grand respect de l'environnement, c'est pourquoi le SMGAD s'est engagé dans une démarche de décarbonation (Airport Carbon Accreditation) et est depuis quelques jours certifié ACA2 par un organisme indépendant pour ses efforts de réduction d'émissions.

Notre projet de parc photovoltaïque de 12 hectares est en cours d'instruction de permis de construire, il permettra d'accélérer la diminution de l'empreinte environnementale de notre activité.

Nous sommes également très attentifs aux solutions en cours de développement des aéronefs (module 19 passagers) décarbonés.

Ces programmes laissent entrevoir des perspectives d'exploitation de lignes aériennes dans un futur proche, moins onéreuses et sans rejet de carbone : promesse d'une solution efficace, vertueuse, accessible à tous et au service du désenclavement de notre territoire.

**Concernant la délégation de signature,**

**Recommandation N°1 : Régulariser, sans délai, l'attribution de délégation de signature au directeur.**

La régularisation de la délégation de signature au directeur a été actée lors du Comité syndical du 21 novembre dernier et suivi d'un arrêté du Président.

**Concernant la mutualisation de la fonction achats,**

**Recommandation N°2 : Mutualiser la fonction achats du syndicat avec une de ses collectivités membres.**

La chambre relève l'absence de suivi par le syndicat de ses marchés et procédures en cours ou achevés, elle souligne le manque de compétences dans le domaine de la commande publique. Ces affirmations me semblent à nuancer car toutes les procédures examinées sur la période ont été réalisées dans les délais règlementaires, aucune absence de procédure de renouvellement n'a été constatée.

Comme le souligne la Chambre, le SMGAD est accompagné par le service juridique du CDG43 sur la passation des marchés et fait appel régulièrement au réseau des exploitants d'aéroports. Je tiens également à préciser qu'en tant que membre de l'UNION DES AEROPORTS FRANÇAIS (UAF) nous avons accès à une aide juridique spécialisée et à des groupements de commandes.

Malgré cela nous avons pris note de la recommandation et allons étudier l'opportunité d'une mutualisation de la fonction achat afin d'en améliorer le processus.

**Concernant la procédure de remboursement de frais,**

**Recommandation N°3 : instaurer une procédure de remboursement des frais de déplacements et de missions du directeur respectant le principe de séparation des tâches.**

Suite à la recommandation de la Chambre, nous avons établi une procédure de contrôle et de remboursement des frais de déplacements et de missions du directeur de manière régulière et dans le respect de séparation des tâches.

**Concernant l'exploitation de la ligne par DSP,**

**Recommandation n°4 : exiger du délégataire la production du rapport d'information prévu par l'article L.3131-5 du code de la commande publique**

Suite à la recommandation de la chambre, nous allons communiquer annuellement aux élus l'ensemble des éléments des PV d'attestation consécutif à l'examen de l'exploitation de la ligne aérienne.

**Recommandation n°5 : renforcer les exigences de la qualité de services dans la prochaine convention et en assurer le suivi**

Suite à la recommandation de la chambre, nous allons demander au délégataire sur la prochaine convention DSP, la production d'un rapport d'analyse de la qualité du service rendu basé entre autres sur les indicateurs AQST.

**Concernant la convention de gestion entre le SMGAD et le Département,**

**Recommandation N°6 renégocier la convention de gestion entre le syndicat et le département pour clarifier le partage du financement des investissements.**

Suite à la recommandation de la chambre, nous allons débiter des travaux sur cette convention et ses annexes afin de trouver la solution la plus adaptée et pérenne pour tous les membres du SMGAD.

Tels étaient les éléments dont je souhaitais vous faire part.

Pour conclure, vos travaux seront très précieux pour alimenter la réflexion que la pandémie, le changement climatiques, les hausses du coût de l'énergie et les évolutions règlementaires à venir nous imposent, si nous voulons faire face aux défis de demain.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Michel JOUBERT  
Président du Mixte de gestion de  
L'Aérodrome Départemental  
Le Puy-en-Velay / Loudes