

13 AVR. 2023

COURRIER ARRIVEE

AGR 23/0219.

**CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES
OCCITANIE**

Madame la Présidente, Valérie RENET
500, avenue des États du Languedoc
CS 70755
34064 MONTPELLIER CEDEX 2

Perpignan le 11 avril 2023

Vos réf : DGR23/0317

LRAR 1A20334354648

Madame la Présidente,

Par courrier du 6 mars 2023, vous m'avez adressé le rapport d'observations définitives de la chambre relatif au contrôle des comptes et de la gestion de la Société Publique Locale Aéroportuaire Régionale (SPLAR) pour les exercices 2019 à 2022.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci attachées nos observations sur ce rapport.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur Général,
Denis LELUC

P/O A. Faj

REPONSES AU ROD-CRC-SPLAR

DATE LIMITE REPONSE 06-03-2023

En préliminaires, la SPLAR souhaite remercier la CRC pour ce rapport approfondi ainsi que pour les remarques faites suite au Rapport d'Observations Provisoires et prises en compte dans ce Rapport d'Observations Définitives.

Par ailleurs la SPLAR salue les observations positives concernant sa gestion, tant sur son objet que sur sa mise en œuvre. Ces remarques viennent récompenser les efforts accomplis depuis la création de la structure pour répondre aux objectifs fixés par la région et ses partenaires, et notamment la pérennisation d'un outil de développement du territoire.

Nous souhaiterions cependant apporter une ultime remarque aux éléments portés dans ce rapport, en complément éventuel bien évidemment aux remarques que souhaiteraient amener les autres partenaires de la SPLAR destinataires de ce rapport.

Cette remarque porte de nouveau sur la comparaison avec le train et la concurrence réelle.

3.4 Une situation de concurrence réelle avec le train qui devrait s'exacerber à l'avenir

Le tableau 24 est consacré à une comparaison ville à ville des temps de trajets avion/train pour les liaisons radiales. Pour la durée du temps de trajet avion ont été retenus les critères suivants : les temps d'attente en aéroport à l'arrivée et au départ, le temps de trajet et le temps d'acheminement de l'aéroport au centre-ville de la commune d'arrivée. En raison de la grande diversité des situations locales, le temps d'acheminement jusqu'à la gare ou l'aéroport est neutralisé. Le décompte des temps d'attente en aéroport est calculé pour les aéroports de la SPLAR et évalué à 105 minutes.

La SPLAR observe que ce temps est pris par rapport aux demandes de présentation des passagers par les compagnies aériennes et concerne le transport à l'international ce qui n'est pas le cas des lignes domestiques ou régionales européennes soumises à comparaison dans le tableau précité. Pour les liaisons domestiques le temps moyen d'attente en aéroport de 105mn retenu paraît excessif d'autant que le temps d'attente varie fortement en fonction de la nature du voyage (loisir, affaire, VFR, etc.). La SPLAR observe également que la mise en place de portiques de contrôle à l'entrée des quais dans les gares contraint aujourd'hui le passager ferroviaire à arriver en amont du départ du train. La SNCF recommande elle-même sur ses sites web une arrivée 30mn avant le départ des trains Ouigo et 20mn avant celui des TGV Inoui¹. L'absence dans le calcul du temps de trajet de la gare vers le centre-ville pose enfin question, notamment dans le cas des gares TGV localisées en dehors des agglomérations. Par ailleurs, il faut rappeler que tous les voyages n'ont pas pour but de parvenir au centre de Paris, ce qui rend problématique l'absence de temps d'acheminement à l'arrivée problématique.

¹ Ouigo : <https://www.ouigo.com/faq?question=pourquoi-fois-je-arriver-30-minutes-avant-depart-train-ouigo>
et Inoui : <https://www.sncf-connect.com/aide/presentation-a-l-embarquement>

Le caractère contestable des critères retenus interroge donc sur la pertinence des comparaisons ville à ville des temps de trajets avion/train du tableau 24.

Par ailleurs, en matière d'émission de CO₂ les comparaisons avec l'avion par le biais des comparateurs restent sujets à caution². En 2022, l'ADEME avait déjà dû revoir son comparatif CO₂, qui présentait d'énormes écarts avec d'autres calculateurs, en alourdissant le bilan de l'avion. Ce changement de calcul avait conduit l'ADEME à revoir à la hausse l'impact carbone du voyage en train.

Néanmoins, de gros écarts demeurent entre le comparateur de l'ADEME et celui du ministère des transports. Ainsi pour un Paris/Toulouse, le simulateur de l'ADEME avance le chiffre de 135 kg de CO₂ équivalent (CO₂e) par passager pour l'avion, contre 2.3 kg pour le TGV (et 6 kg pour les trains Intercités), tandis que [celui de la Direction générale de l'aviation civile](#) (DGAC) donne 81.4 kg de CO₂e par passager pour un vol Paris Orly/Toulouse, dont 14.0 kg de CO₂e au titre des opérations nécessaires à la production et à la distribution du carburant. Et ce, sur la base d'une consommation moyenne de 4,6 litres de kérosène aux 100 km par passager, alors que les avions les plus modernes, comme [les Airbus A220 d'Air France](#), sont plutôt à 2,6 litres.

Pour finir enfin, la CRC note dans son rapport les actions de la SPLAR en faveur de l'environnement. La SPLAR souhaite donc réaffirmer son engagement à la réalisation des objectifs régionaux ambitieux en matière de [Région à Energie Positive](#) mais aussi en matière de développement et de promotion de l'avion vert. Par ses investissements en faveur de l'efficacité énergétique ou de production d'énergie (photovoltaïques), tout comme par la préservation de la biodiversité des prairies aéroportuaires fortement contributrices à la captation carbone, les aéroports de la SPLAR, sous impulsions régionales, travaillent plus que tout autre mode à la minimisation de notre empreinte climatique. La SPLAR souhaite que cette volonté soit plus encore affirmée.

² Il convient de rappeler que le comparateur de l'ADEME, ni celui de la DGAC d'ailleurs, ne tient compte des émissions de CO₂ générées par la construction des infrastructures.