



Carole DELGA
Ancienne ministre
Présidente

AGR230482 du 26/07/2023

**MADAME VALERIE RENET
PRESIDENTE
CHAMBRE REGIONALE DES
COMPTES OCCITANIE
500 AVENUE DES ETATS DU
LANGUEDOC
CS 70755
34064 MONTPELLIER CEDEX 2**

Montpellier le 25 juillet 2023

VOS RÉF : DGR23 / 0954
NOS RÉF : IGS-OGR/ /RM/GL

OBJET : Réponse au Rapport d'Observations Définitives de la CRC Occitanie sur l'enquête « Le maillage aéroportuaire en Occitanie » et l'examen de la stratégie aéroportuaire de la Région Occitanie pour les exercices 2017 et suivants

Madame la Présidente,

J'ai pris connaissance avec attention des observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes Occitanie sur l'enquête relative au maillage aéroportuaire régional, et l'examen de la stratégie aéroportuaire de la Région Occitanie.

Je tiens tout d'abord à signaler le travail important, documenté et de qualité qui a été réalisé par les magistrats de la Chambre sur un sujet que nous savons particulièrement complexe.

Je n'en partage pas toutes les conclusions, mais une grande partie.

En particulier, je me félicite que la Chambre reconnaisse en synthèse « *une stratégie aéroportuaire de la Région récente mais d'ores et déjà clairement définie* », jugeant même (page 18 du rapport) que la Région Occitanie est parmi les régions les plus avancées en la matière.

Récente, elle ne peut que l'être, s'agissant d'une stratégie adoptée dès 2018 alors que la Région Occitanie est née en 2016.

Clairement définie, elle l'est, au travers de ses trois piliers :

- Le désenclavement des territoires avec notamment l'accessibilité à Paris.
- Le développement économique et touristique : pour rappel, selon la dernière étude BIPE-BDO réalisée en 2019, les passagers des 10 plateformes aéroportuaires régionales ont dépensé 1,5 Md€, dont 1,3 Md€ en Occitanie, soit l'équivalent de

157 € de PIB par passager (116 € pour le territoire occitan). J'ai bien noté la recommandation n°1 de la Chambre visant à renforcer le niveau d'information des élus relatif à la méthodologie des études commandées, et de la même façon que ces études ont été présentées en janvier et juin 2023 aux Conseils syndicaux des aéroports de Perpignan et de Tarbes-Lourdes (rapports de la CRC Occitanie rendus publics le 19 juillet 2023), une note méthodologique sera insérée au rapport d'activité annuel de la gestion de l'aéroport de Carcassonne présenté aux élus régionaux lors de la Commission Permanente d'octobre ou de décembre 2023, ainsi qu'aux élus régionaux siégeant à la CCSPL (Commission Consultative des Services Publics Locaux).

- L'ouverture de la région sur le monde, à laquelle je suis particulièrement attachée.

Je retiens en particulier les deux extraits suivants du rapport, qui témoignent de la bonne compréhension par la Chambre de l'enjeu du maillage aéroportuaire régional, tant sur le plan économique que sur celui de l'aménagement du territoire :

- *« La stratégie aéroportuaire régionale et du maillage des aéroports occitans ne peut se concevoir sans prendre en compte la place prépondérante qu'occupent les secteurs aéronautique et touristique ans cette région. »* (page 17)
- *« La collectivité régionale souhaite que les plateformes travaillent ensemble, sans concurrence entre elles, et veut se positionner comme partenaire des territoires, recherchant la performance par la coopération. En ce sens, elle recherche une gouvernance partagée avec les collectivités locales, notamment au travers des syndicats mixtes, outils de gestion souples et de nature à favoriser les cofinancements. »* (page 18)

Pour atteindre ces objectifs, la Chambre a bien identifié les axes principaux de soutien de la Région Occitanie aux plateformes aéroportuaires :

- Elle est propriétaire unique (Carcassonne) ou majoritaire (Perpignan-Rivesaltes et Tarbes-Lourdes-Pyrénées, dans le cadre de syndicats mixtes) de trois plateformes aéroportuaires, dont l'exploitation a été confiée depuis 2020 à un gestionnaire unique, la SPLAR (Société Publique Locale Aéroportuaire Régionale), modèle innovant de société publique locale aéroportuaire au plan national ;
- Elle est devenue membre ou a augmenté sa participation dans les Syndicats mixtes de Castres-Mazamet, Rodez et Béziers ;
- Elle participe au développement de l'aéroport de Nîmes¹, en cohérence avec le constat de la Cour sur la nécessité de renforcer la complémentarité de cette plateforme avec celle de Montpellier (réorientation des financements régionaux vers l'aide au développement de l'industrie aéronautique et la sécurité civile) ;
- Elle participe à la gouvernance des deux aéroports d'Etat de Toulouse et Montpellier ;
- Elle construit sa stratégie en concertation avec tous les aéroports. Elle a aussi inscrit dans celle-ci la création d'une instance pour poursuivre cette coopération dans la durée.

Je note également de manière très positive que la Chambre reconnaisse qu'au-delà de leur activité commerciale, ces plates-formes aéroportuaires participent pleinement à l'écosystème aéro-industriel régional (Daher et Tarmac Aerosave à Tarbes-Lourdes ; Sabena Technics à Perpignan...) et opèrent des missions régaliennes de

¹ Ainsi de que de celui de Brive, à proximité immédiate de son territoire.

service public, notamment la sécurité civile ou encore les activités militaires (parachutisme) à Carcassonne, ce qui renforce d'autant leur légitimité.

De même, je salue la position équilibrée de la Chambre sur la question de l'adaptation de la politique aéroportuaire régionale à l'enjeu environnemental majeur que constitue la recherche de la neutralité carbone du secteur aérien en 2020, en soulignant les efforts de la Région pour accompagner la transition de celui-ci vers « l'avion vert », en particulier dans le cadre du plan régional pour le développement de l'hydrogène vert (projet HyPort) ou des efforts de la SPLAR pour décarboner son activité.

Enfin, pour conclure sur cette première partie du rapport consacrée à la stratégie régionale aéroportuaire, je me félicite que la Chambre porte une appréciation positive sur la création de la SPLAR, en cohérence avec son analyse dans le rapport (rendu public le 18 juillet 2023) spécifiquement dédié à cette structure mise en place par la Région en 2019, dès lors que lors du renouvellement des DSP des aéroports de Carcassonne et de Perpignan, les offres remises par les candidats privés n'étaient pas jugées satisfaisantes. La Chambre *« a pu constater que des économies de gestion avaient réalisées par rapport aux précédentes conventions de délégation »* (page 42 du rapport²), au travers de la mutualisation de certaines fonctions supports, dont *« le coût estimé à près de 0,5 M€ en 2021 est moitié moindre que celui des frais de siège sollicités par le candidat le mieux-disant »* (page 23).

La deuxième partie du rapport est quant à elle consacrée à *« des modalités d'intervention régionale qui appellent des points de vigilance »*.

Il y a des points que je partage, et d'autres non, mais je tiens tout d'abord à rappeler que dans cette partie du rapport, plusieurs constats de la Chambre (notamment celui que les plateformes aéroportuaires régionales, hormis Toulouse et Montpellier, sont par leur taille structurellement dépendantes d'un subventionnement public) et recommandations qui en découlent (notamment la recommandation n°6 relative à l'éventuelle perspective de la cessation des aides publiques aux aéroports, ou encore la recommandation n°2 exigeant davantage de transparence de la part des transporteurs dans leur compte rendu financier) relèvent d'une analyse critique d'un système, sur laquelle j'ai répondu comme suit dans ma réponse au rapport de la Chambre sur la SPLAR, et que je reprends de manière identique dans ce rapport :

Il y a en réalité deux volets bien distincts dans ce rapport :

- *D'une part, l'analyse critique d'un système, qui ne se résume pas aux trois aéroports régionaux ... qui est celui en France comme en Europe d'un maillage aéroportuaire nécessaire, face à la demande croissante et légitime de nos concitoyens de mobilité, mais dans lequel les plateformes « de proximité » dont la fréquentation annuelle est inférieure à un million de passagers (soit 85% des aéroports en France métropolitaine), sont « dans l'incapacité d'équilibrer leur compte d'exploitation ». Un système également où, malheureusement, ce sont les compagnies aériennes qui fixent le marché, avec trop souvent des méthodes ultralibérales – que je ne partage certainement pas – de dumping tarifaire, fiscal voire social. Les échanges, l'ouverture au monde, l'impact indéniable du trafic*

² Dès lors que, dans la même page du rapport, la Chambre compare le montant moyen annuel de la contribution publique pour les aéroports de Carcassonne (3,4 M€ par an en 2015-2019, période l'ancienne DSP) et de Perpignan (2,8 M€ par an en 2015-2019, période de l'ancienne DSP) avec celui de 3,3 M€ en moyenne par an pour les trois plateformes régionales sur la période 2020-2029 (nouvelles DSP), je précise que ce dernier montant – en apparence comparable – traduit bien les économies de gestion réalisées, puisque les offres déposées par le candidat le mieux-disant lors du renouvellement des DSP étaient de montants supérieurs. La création de la SPLAR a permis de ne pas augmenter le niveau moyen annuel des contributions publiques, et ce malgré l'impact financier de la crise sanitaire en 2020-2022.

aérien sur le développement économique et touristique du territoire régional, la synergie particulière en Occitanie entre l'activité aéroportuaire et l'industrie aéronautique, et l'aménagement équilibré du territoire sont autant de motifs qui justifient le soutien régional à ces plateformes aéroportuaires....

- *D'autre part, le contrôle et la gestion de l'outil mis en place par la Région Occitanie pour exploiter ces trois plateformes aéroportuaires, la SPLAR, et je me félicite très clairement, même si bien entendu des améliorations sont toujours possibles, que la Chambre tire un bilan positif de la création récente de cet outil.*

De ce point de vue, si la Chambre a raison de signaler, dans la synthèse du rapport (page 6), que « *la SPLAR peut constituer à terme un outil régional d'aménagement territorial au service d'une complémentarité entre aéroports* », il paraît particulièrement optimiste, même si je le souhaite, d'imaginer que « *la SPLAR doit aussi permettre de rééquilibrer, au profit des collectivités, les relations financières et commerciales avec les transporteurs, notamment à bas coûts* ». Du moins dans le contexte réglementaire actuel, et sous l'empire du modèle économique existant. En revanche, si la réglementation devait conduire les plateformes aéroportuaires à être moins dépendantes du dumping tarifaire pratiqué par ces transporteurs, je pense effectivement que la SPLAR aurait davantage les moyens que d'autres de s'adapter à un modèle économique différent.

S'agissant de la SPLAR, le contrôle de cet exploitant par le propriétaire délégué (la Région pour Carcassonne, les syndicats mixtes pour Perpignan et Tarbes-Lourdes) est consubstantiel à la nature même de cette SPL, conçue comme un outil de gestion « *in house* ». Au-delà même de la recommandation n°3 de la Chambre (« *s'assurer, dans tous les aéroports où la Région est présente en tant que membre des propriétaires de la plateforme, que soit exigé du délégataire le rapport annuel d'exploitation* »), qui est bien entendu mise en œuvre dans le cas de la SPLAR³, ce contrôle est effectué par les services de la Région, au travers d'un partenariat confiant mais vigilant.

Pour les plateformes où la Région est présente à titre minoritaire dans les syndicats mixtes, je m'assurerai que cette recommandation de la Chambre est également bien mise en œuvre. Ainsi, j'ai répondu en ce sens à la Chambre à l'occasion de son contrôle, en 2023, du Syndicat Mixte de l'aéroport de Béziers – Cap d'Agde.

De même, en ce qui concerne l'existence sur le territoire régional « *de situations de concurrence entre aéroports* » (page 45), que la Chambre identifie plus particulièrement entre les plateformes de Nîmes et Montpellier d'une part, et de Tarbes-Lourdes et Pau (en Nouvelle-Aquitaine) d'autre part, je partage :

- Le constat de la nécessaire complémentarité de ces deux plateformes, que j'ai déjà eu l'occasion de rappeler au Président de Nîmes Métropole : toute action, telle que celle par exemple de la création d'un comité de développement commun (recommandation n°4 de la Chambre), visant à promouvoir une stratégie de développement concertée, ne peut donc qu'être soutenue par la Région.
- L'intérêt de renforcer la collaboration et la mutualisation des moyens entre les aéroports de Tarbes-Lourdes et celui de Pau (recommandation n°5 de la Chambre), tout en respectant la spécificité et la légitimité de chaque plateforme, qui sont en réalité plus complémentaires que concurrentes, à l'exception éventuelle de la liaison vers Paris.

³ Le rapport annuel de la SPLAR concernant l'exploitation de l'aéroport de Carcassonne en 2021 a par exemple été présenté aux élus régionaux lors de la Commission Permanente du 16 décembre 2022, et le rapport annuel 2022 sera présenté aux élus régionaux lors de la Commission Permanente d'octobre ou de décembre 2023, en y incluant la note méthodologique relative aux études de retombées économiques réalisées par notre prestataire BIPE-BDO.

Mon principal point de désaccord avec l'analyse de la Chambre porte néanmoins sur ce dernier point : je considère bien que la liaison aérienne sous OSP entre Tarbes-Lourdes et Paris-Orly est justifiée, et il n'y a pas lieu à mon sens de « *remettre en cause les fondements juridiques des obligations de service public et de la compensation financière y afférente* » (page 36 du rapport).

Le Président du Syndicat Mixte Pyrénia, dans le rapport du 19 juillet 2023 consacré à cette structure, a répondu précisément sur la validité des critères qui justifient le maintien d'une LAT à Tarbes-Lourdes.

Pour ma part, et pour reprendre exactement ma réponse faite au rapport consacré à la SPLAR, je considère que les critères validant l'existence d'un service public et donc justifiant l'existence d'aides publiques dans le cadre d'une LAT à Tarbes-Lourdes, telles qu'elles ont été validées par l'Etat dans l'arrêté du Ministère des Transports du 10 février 2004 puis l'arrêté du 26 juillet 2013, sont toujours d'actualité, non seulement pour la Région mais également pour l'Etat, et j'en veux pour preuve deux faits :

- Comme le rappelle la Chambre page 53 du rapport définitif consacré à la SPLAR, « *la LAT reliant Tarbes-Lourdes à Paris-Orly bénéficie d'un financement de l'Etat de 1,2 M€ pour la période 2018-2022 et de 4,5 M€ pour la période 2022-2026* ».
- Ceci expliquant cela, dans le cadre de l'axe 5 du « Plan d'avenir pour Lourdes – ambition 2030 » de l'Etat, la mesure 98 est intitulée « Pérenniser la ligne Paris / Tarbes-Lourdes-Pyrénées ».

Consciente de la qualité du travail réalisé par la Chambre dans ces différents contrôles, et avec la volonté de mettre en œuvre ses recommandations pour autant que la Région ait la capacité de le faire, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.



Carole DELGA