



MARS 2021- N° 82

La Newsletter

Ville & Aéroport

Nouveau schéma de dessertes et cohérences aéroportuaires régionales

Ville et Aéroport engage une réflexion avec ses collectivités membres en régions

Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux transports, a réuni le 28 janvier 2021 avec Joël Giraud, secrétaire d'État chargé de la ruralité, le conseil ministériel pour l'innovation et le développement dans les transports afin d'échanger, avec les associations de collectivités locales, les fédérations et grandes entreprises de transport, les usagers, et plusieurs parlementaires. Le ministre a notamment proposé aux régions, et collectivités concernées par les aéroports décentralisés, une « offre de service » (avec support de cabinet d'ingénierie) pour réfléchir territoire par territoire l'avenir de leurs aéroports. Ville et Aéroport engage une réflexion dans le cadre d'un groupe travail au sein duquel sont associées ses collectivités membres en régions. Sa contribution pourra aussi être incitative pour les régions. Les acteurs concernés ont jusqu'à septembre pour mentionner leur intérêt aux préfets de région, avec objectif d'avoir de premiers rendus en janvier 2022.

Rappel de travaux antérieurs

Ce nouveau schéma aéroportuaire régional voulu par le ministre des transports s'inscrit dans la lignée de récents rapports sur le sujet :

1. Le rapport de Philippe Caradec sur le maillage aéroportuaire français (Conseil supérieur de l'aviation civile, janvier 2017). L'objectif était de tenter de définir la place du transport aérien et surtout des aéroports français dans le territoire.
2. Dans la suite des Assises du transport aérien, le Sénat a produit un rapport dans le cadre d'une mission d'information sur « les transports aériens et l'aménagement des territoires (septembre 2019). L'objectif était de définir la contribution du transport aérien au désenclavement et à la cohésion des territoires : focus sur les territoires enclavés et mal desservis par le rail et la route ; conforter les lignes d'aménagement du territoire ; améliorer la qualité de service des LAT ; optimiser la gestion des aéroports par les collectivités territoriales ; encourager la connectivité aérienne régionale ; inscrire la desserte aérienne des territoires dans une trajectoire durable.

Enjeu : donner aux régions les moyens de définir et de mettre en œuvre le maillage aéroportuaire

Plusieurs régions se sont engagées en 2016 dans l'élaboration d'un schéma aéroportuaire avec une approche multimodale. Ainsi la région Occitanie a lancé une réflexion aéroportuaire. La région Normandie souhaite mettre en place une autorité aéroportuaire dans le but de rendre l'offre plus visible, d'organiser la complémentarité, de se doter d'une instance de décision sur les investissements et les mutualiser. La Nouvelle Aquitaine a également lancé une étude de stratégie aéroportuaire car selon elle les aéroports doivent fonctionner en synergie et contribuer au développement durable des territoires qu'ils desservent, en complémentarité avec les nouvelles offres ferroviaires et routières sur la longue distance. Le Grand Est a engagé une analyse approfondie du maillage nécessaire de plateformes d'aviation d'affaires. C'est un sujet que les régions veulent prendre à bras le corps car jusqu'à présent elles se sont cantonnées à des approches trop globales, sans analyses fonctionnelles.

Les régions ont donc un rôle certain à jouer dans le développement et dans l'organisation du maillage territorial. Penser le développement du maillage aéroportuaire régional est indissociable des projets de développement économiques et touristiques. Les aéroports ne peuvent ouvrir de nouvelles liaisons sans s'appuyer sur des stratégies ciblées de développement économique et de tourisme des territoires.

Les récentes réformes institutionnelles (loi MAPTAM, loi NOTRe) ont changé les échelles de fonctionnement des territoires et renforcé les compétences des régions et des métropoles, les plaçant en première ligne pour contribuer à la croissance économique. Un cadre d'ensemble existe avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) tandis que des outils de concertation pour travailler « l'interterritorialité » ont été mis en place avec la création des conférences territoriales de l'action publique (CTAP).

Il s'agit d'inciter à l'intégration des aéroports dans la réflexion stratégique régionale sur l'aménagement du territoire à l'occasion des SRADDET : si la question aéroportuaire n'est pas expressément ciblée par le législateur, l'exercice stratégique pourrait permettre de mieux intégrer les réflexions aéroportuaires.

Un conseil ministériel pour l'innovation et le développement dans les transports consacré à la desserte des territoires

Les ministres ont mis en exergue l'ensemble des actions de soutien aux opérateurs de transport destinées à préserver la bonne desserte des territoires, en dépit de l'épidémie de Covid-19 (activité partielle, prêts garantis par l'État, aides ciblées en faveur du ferroviaire, des transports urbains, et des compagnies aériennes).

Après être revenus sur l'impact de la crise sur les transports, plusieurs actions structurantes en faveur de la desserte des territoires ont pu être présentées, dans le contexte de la préparation du projet de loi climat et résilience issu des travaux de la convention citoyenne :

- Air France a détaillé la démarche de concertation avec les élus locaux initiée à la demande du Gouvernement concernant l'offre aérienne cible de la compagnie à l'issue de la réorganisation de ses lignes intérieures. Le rôle essentiel du hub de Lyon, renforcé dans son rôle de connexion inter-métropoles a été souligné.

- Les actions initiées en faveur de l'intermodalité entre services aériens et ferroviaires ont été mises en lumière au regard de la volonté de privilégier le mode ferroviaire pour les liaisons courtes de point à point. La nécessité d'améliorer encore l'intermodalité air/fer en province, et particulièrement au niveau des aéroports parisiens, de Bordeaux, Nantes et du hub de Lyon-Saint-Exupéry, a été soulignée.
- Les différents outils mis en place par l'État (CPER, DSIL, appels à projet TCSP) pour soutenir les investissements en matière de transports et pouvant notamment permettre de contribuer à l'amélioration des interconnexions physique vers les aéroports ont été rappelés. Les Ministres ont renouvelé leur soutien au projet CDG Express dont la reprise des travaux permet d'envisager une mise en service à horizon 2025.
- La remise prochaine au Parlement d'un rapport sur l'offre de trains intercités (jour et nuit) a été annoncée. Cette offre pourrait ainsi intégrer davantage de liaisons transversales, attente exprimée par les collectivités et les voyageurs, grâce à l'acquisition de nouveaux matériels roulants (687 M€ déjà contractualisés de manière ferme, outre les 100 M€ dédiés aux trains de nuit prévus dans le plan de relance).

Les ministres ont rappelé l'importance qu'ils attachent à la prise de la compétence d'autorité organisatrice des mobilités par les communautés de communes d'ici le 31 mars afin de compléter le maillage territorial et les services existants.

Enfin, le CMDIT a permis aux Régions de préciser leur vision du rôle des aéroports régionaux et de leur évolution. Les ministres ont annoncé le lancement d'un appel à manifestation d'intérêt au bénéfice des régions pour proposer une offre d'accompagnement de l'État dans l'élaboration de stratégies régionales aéroportuaires.

Jean-Baptiste Djebbari a notamment proposé aux régions, et collectivités concernées par les aéroports décentralisés, une « offre de service » (avec support de cabinet d'ingénierie) pour réfléchir territoire par territoire l'avenir de leurs aéroports. La contribution de Ville et Aéroport pourra aussi être incitative pour les régions. Ces acteurs ont jusqu'à septembre pour mentionner leur intérêt aux préfets de région, avec objectif d'avoir de premiers rendus en janvier 2022.

Constitution d'un groupe de travail au sein de Ville et Aéroport

En coordination avec ses collectivités membres en régions, Ville et Aéroport vient de constituer un groupe de travail qui doit identifier les enjeux liés à une stratégie aéroportuaire régionale (desserte, maillage, intermodalité, désenclavement, etc.). Ce travail préparatoire doit conduire à la rédaction d'une contribution qui sera remise au ministre chargé des transports d'ici le mois de septembre.

Les aéroports constituent des entrées importantes de nos territoires. A ce titre, ils composent une partie de l'offre d'attractivité, avec des retours d'expérience disparates qui, aujourd'hui, interpellent les acteurs du secteur aérien et des territoires sur la pertinence du maillage territorial. La gouvernance des aéroports, les coûts d'exploitation, la qualité des dessertes, les synergies entre aéroports, l'organisation des chaînes de déplacements sont autant de sujets au cœur des préoccupations d'égalité des territoires.

Il s'agit de penser l'élaboration de plans de développement aéroportuaire régionaux combinant réflexion aéroportuaire, organisation multimodale et projets de développement économique. Par ailleurs, il faut assurer une participation effective des régions au pilotage stratégique et à la gestion des grands aéroports régionaux, faciliter l'accroissement de leur participation aux sociétés aéroportuaire pouvant aller jusqu'au transfert de certains aéroports d'État aux régions candidates. Aujourd'hui, et en analysant l'impact de la pandémie mondiale sur le transport aérien, les aéroports régionaux doivent adopter de nouvelles méthodes de gestion et se coordonner entre eux à l'échelle régionale, voire inter-régionale, en intégrant les autres modes de transport.

Les aéroports et le trafic associé doivent être placés dans le contexte du réseau de transport régional incluant tous les moyens de transport (TGV, TER, routes, autoroutes). Le dispositif global doit assurer la connectivité du territoire aux centres économiques avec qui il est en relation, qu'il s'agisse de tourisme ou d'activités industrielles et commerciales. Ceci peut se mesurer par le volume des échanges existants entre les différents centres d'activité régionaux et les partenaires externes.

C'est l'apport de chaque aéroport à la connectivité territoriale qui sert de base à la stratégie de développement de trafic et aux équilibres économiques qui en résultent. On place ainsi les aéroports dans un cadre de développement concerté, associé à leur utilité économique et sociale, loin du cadre compétitif, et compatible avec les réductions d'impact environnemental du transport aérien selon l'approche équilibrée. Les modalités de gestion s'inscrivent alors dans des objectifs contractualisés.

Certaines régions se sont déjà engagées dans un schéma proche, soit par la définition de l'intervention ou non de la Région dans les syndicats mixtes, (Nouvelle Aquitaine) soit par gestion directe des aéroports (Occitanie ; Grand Est) ou management unique (Normandie). Nous sommes dans ce paradigme, loin de la compatibilité avec le dispositif des lignes directrices actuelles dont la Commission a entrepris la révision.



Agenda Ville & Aéroport