

## Conseil communautaire du 4 octobre 2019

### Intervention des élus

« Osons Poitiers, écologique, sociale, solidaire et citoyenne »  
*Citoyen·ne·s élus·e·s non encarté·e·s / Parti de Gauche  
Ensemble ! / Nouveau Parti Anticapitaliste*

Christiane Fraysse et Jacques Arfeuillère



### Intervention de Christiane Fraysse lors du conseil communautaire exceptionnel portant sur l'Aéroport de Poitiers-Biard : délibération n°1 (2019-0623) : Syndicat mixte de l'aéroport : avis de Grand Poitiers sur la future délégation de service public

Nous avons enfin un débat sur le devenir de l'aéroport, tant mieux. Ce conseil sera utile si des amendements sont possibles. Nous pouvons nourrir le débat avec les deux rapports de la Chambre régionale des comptes (CRC), le premier sur la gestion de la société délégataire (filiale de Vinci) et le second sur la gestion du syndicat.

Ces rapports n'ont pas été discutés au sein du Syndicat mixte de l'aéroport de Poitiers-Biard (SMAPB) avant le comité syndical du 26 septembre dernier alors même que certains éléments auraient pu être pris en compte lors de la consultation pour la Délégation de service public (DSP).

Il est dommage que les points saillants des deux rapports ne soient pas mis en évidence. Pourtant ils sont importants : ils questionnent à la fois sur l'utilité de l'aéroport, son incapacité de développement, ils interrogent le choix du mode de gestion, la rentabilité de la DSP pour Vinci Airports, le coût par passager pour la collectivité, la régularité des aides versées. Et j'en passe. Nous demandons que dans le corps même de la délibération figure une synthèse des deux rapports de la CRC.

Cette délibération mentionne deux considérants : l'avis formulé par la Conférence des maires du 4 septembre et l'avis du Bureau du 5 septembre dernier. Aucun de ces avis n'est joint à la délibération ni d'ailleurs n'a été porté à la connaissance du conseil communautaire.

Ensuite, la délibération nous demande de voter sur trois points : la nécessité de l'aéroport, le refus de financement des lignes hormis l'Obligation de service public (OSP), et la durée de la DSP compatible avec un développement raisonnable. On va examiner chaque point, un à un.

## **1 - Le conseil de Grand Poitiers réaffirme la nécessité d'un aéroport à Poitiers. Il est utile au développement local.**

« Utile au développement local », c'est également ce que répond le Président du syndicat à la CRC : « *le SMAPB souhaite que l'aéroport demeure un outil d'attractivité pour la région et a donc porté une étude sur la stratégie de développement de l'aéroport. Mais les objectifs de développement déjà identifiés et quantifiés par le passé n'ont pas été atteints par Vinci Airports* ». « *Le développement du trafic aérien ne dépend pas de la volonté de l'exploitant aéroportuaire mais de décisions exogènes. La volatilité du trafic aérien, et en particulier des compagnies aériennes low-cost en est la preuve* »

En clair, si l'aéroport n'est pas rentable pour les compagnies aériennes, ces dernières ne proposent pas de lignes et si elles viennent, c'est avec des contributions financières compensatrices.

**Cette obstination à considérer l'aéroport comme un outil de développement n'est pas partagée.**

La Région a une compétence large en matière d'infrastructures de transport. Son schéma aéroportuaire prévoit une participation à hauteur de 25% dans 7 aéroports-cibles parmi les 11 aéroports de Nouvelle-Aquitaine. Et Poitiers n'en fait pas parti. Pour le Président de la Région, être à moins de deux heures de l'aéroport Charles de Gaulle signifie que le territoire n'est pas enclavé. Et donc ne nécessite pas une aide pour un équipement aéroportuaire.

**L'aéroport de Poitiers-Biard n'est qu'une offre parmi d'autre dans ce secteur concurrentiel et une offre onéreuse pour la collectivité.**

On est dans un secteur concurrentiel. L'aéroport de Poitiers est au cœur d'un réseau de forte densité, les zones de chalandises de La Rochelle, de Limoges et de Tours se chevauchent largement alors même que les plateformes proposent des liaisons pour des destinations identiques et avec les mêmes compagnies aériennes.

La situation de forte concurrence aussi bien aéroportuaire que par les autres moyens de transport montre que maintenir cet aéroport ne pourra se faire qu'à grand renfort d'argent public. Ce n'est pas propre à Poitiers puisque la pérennité des aéroports au trafic très limité n'est possible que par la persistance du soutien public local, représentant un coût notable pour le contribuable.

**Dire que l'aéroport est une nécessité c'est, pour nous, une vision des années 60, c'est complètement has been avec la problématique du réchauffement climatique.**

L'avion, c'est un moyen de transport qui symbolisait la modernité dans les années 50. Les horizons lointains devenaient accessibles et les distances étaient abolies par la rapidité du déplacement. Mais aujourd'hui, Poitiers est à une heure de Bordeaux, à une heure et demie de Paris en train. L'avion n'est plus nécessaire. Et n'est plus souhaitable.

Il faut renoncer à ce symbole de l'idéologie de la croissance. L'aéroport n'est plus l'outil de développement indispensable des années 60 et de la période des trente glorieuses.

Aujourd'hui, il faut regarder l'avenir à travers un autre prisme que celui de la croissance de la fin du XX<sup>ème</sup> siècle. Aujourd'hui, c'est la réponse à l'urgence climatique qui doit être privilégiée et la nécessité se situe du côté de la réduction de l'émission des gaz à effet de serre. Faut-il le rappeler, l'avion est le mode de transport le plus émetteur de gaz à effets de serre.

Le développement local pour des élus soucieux du devenir de la vie sur la planète terre, c'est favoriser des modes de déplacement les moins polluants possibles.

La question du choix se pose à nous : cet argent public à ce jour est-il réellement utile pour le territoire ou bien ne serait-il pas mieux utilisé et plus efficace ailleurs ? C'est quand même 2 millions d'euros annuels qui sont envisagés par le syndicat.

**Nous ne sommes donc pas d'accord avec l'affirmation de la nécessité de l'aéroport.**

**2 – Le conseil de Grand Poitiers ne financera plus les lignes aériennes commerciales, à l'exception de la ligne ayant le statut d'OSP qui est une ligne d'aménagement du territoire.**

Sur la ligne d'Obligation de service public (OSP) La Rochelle-Poitiers-Lyon, nous pensons que cette **qualification est abusive du moins sur la partie Poitiers-Lyon.**

Sur les 50 000 passagers qui empruntent cette ligne, la moitié monte à La Rochelle et l'autre moitié à Poitiers. Cela représente environ une cinquantaine d'entreprises dans la Vienne concernées par cette ligne et pour chaque passager, c'est 26 euros d'argent public que finance le syndicat.

C'est possible que cela soit un confort mais il y a des alternatives qui ont été largement détaillées dans le premier rapport joint en annexe de la délibération dans le paragraphe « la concurrence des autres modes de transports ».

Cette OSP est valable 4 ans, et si elle a recueilli le soutien de l'État et de la Région, celui de l'État va s'amenuisant depuis plusieurs années et celui de la Région n'a été renouvelé pour cette ligne que parce que Poitiers n'est qu'une escale dans le parcours La Rochelle-Lyon et que la participation de la Région à hauteur de 25% dans le syndicat de la Rochelle entraîne de facto son soutien à cette ligne.

Nous pensons que c'est une erreur de s'accrocher mordicus à demander le renouvellement de la qualification de la ligne d'Obligation de service public (OSP).

**Nous sommes d'accord par contre avec l'affirmation Grand Poitiers ne financera plus les lignes aériennes commerciales.**

Ce ne sont que **des lignes low-cost** régulières ou des charters. C'est Ryanair le principal opérateur, et une collectivité dont l'un des mots d'ordre de son projet de territoire est

« bienveillance » ne peut pas se permettre de continuer à cautionner le non-respect du droit du travail de cette entreprise et ses pratiques de mercenaires. Nous vous en avions parlé à plusieurs reprises dans cette enceinte.

**Concernant l'irrégularité des contrats marketing assimilables à des aides aux entreprises interdites par la commission européenne :** pour accompagner l'exploitation de la ligne Poitiers-Londres Stansted, la SEAPB (qui est la société créée par Vinci Airports pour la DSP) verse une somme de plus de 900 K€ par an à la société AMS, filiale de Ryanair, financée par le syndicat mixte. Ces participations sont versées sur le fondement d'un contrat dit de service marketing passé avec AMS, en contrepartie de la promotion de la ville de Poitiers sur le site internet de Ryanair. Ce contrat n'est cependant pas autonome mais est explicitement lié à l'exploitation des lignes par la compagnie Ryanair.

Le contrat conclu entre la SEAPB et la société AMS, filiale de Ryanair, doit être regardé comme ayant eu pour objet de verser directement ou indirectement des aides publiques à cette compagnie. Ces versements posent de nombreuses questions de régularité et seraient donc, en cas de recours auprès de la Commission européenne, susceptibles de donner lieu à réversement.

Le coût pour l'aéroport d'un passager transporté par Ryanair s'établissait à près de 23€ ou 11€ selon la méthodologie retenue en 2016.

**Cette deuxième affirmation : le conseil de Grand Poitiers ne financera plus les lignes aériennes commerciales, nous pose question. Comment mettre en œuvre cela ?**

Grand Poitiers est pour l'instant le seul partenaire avec le Département dans le syndicat de l'aéroport de Poitiers-Biard. Et les décisions de gestion de l'aéroport sont décidées et supportées à part égale par le Département et Grand Poitiers. Comment Grand Poitiers pourrait ne plus financer ces lignes ?

Si ce qui est prévu est de **modifier les statuts du syndicat** afin que Grand Poitiers assume les charges de l'OSP et le Département les charges des autres lignes est juridiquement possible, le principe d'universalité budgétaire et la règle de non-affectation des dépenses et des recettes interdisant l'utilisation d'une recette déterminée pour le financement d'une dépense déterminée ont pour conséquence que toutes les dépenses d'un budget doivent être couvertes par la masse commune des recettes. Alors si une répartition de financement peut être trouvée au sein du syndicat, la responsabilité morale et juridique restera partagée entre partenaires du syndicat.

De plus, il serait hypocrite de dire que Grand Poitiers considère l'aéroport comme une nécessité mais ne veut pas financer les lignes commerciales et si le Département veut le faire, tant mieux. Il serait plus cohérent de dire que Grand Poitiers considère la ligne OSP comme nécessaire et finance cela et que l'aéroport ne doit avoir que cette vocation-là.

Sinon, cela revient à dire que Grand Poitiers laisse la main au Département sur l'aéroport et devient un financeur ponctuel pour 4 ans. Mais en finançant quoi ? Uniquement la ligne La

Rochelle-Poitiers-Lyon en participant un peu aux frais de structure ? En participant de quelle façon à la gouvernance ? À part égale, ou proportionnellement au financement ?

L'engagement des financeurs État et Région se fait sur la durée de l'OSP soit 4 ans. Si l'OSP n'est pas renouvelée en 2023, que ce passe-t-il ? La Communauté Urbaine sera-t-elle toujours engagée ? Devra-t-elle participer aux frais d'une structure qui finance des lignes qu'elle ne valide pas ?

Des explications sur ce point sont nécessaires : quel statut pour le syndicat ? Lorsqu'on voit le refus que vous nous opposez à la venue du Président du syndicat, on peut douter que la gouvernance du syndicat se fasse dans de bonnes conditions ; on lit dans la presse et vous le dites ici, vos difficultés de dialogue avec le Président du Conseil Départemental. Alors comment peut-on croire que vous puissiez choisir en toute sérénité un avenir pour cet aéroport ?

Nous demandons que dans la délibération, cette deuxième affirmation soit explicitée. Et notamment les conséquences que cela aura sur la réécriture des statuts du syndicat.

**3 - Le conseil de Grand Poitiers souhaite que la durée de la future délégation de service public soit compatible à la fois avec un meilleur contrôle du futur délégataire et un développement raisonnable de l'aéroport. Un mandat en ce sens est donné à ses représentants pour le prochain conseil syndical.**

**Sur la durée de la concession :** ce qui a été validé à l'unanimité au sein du syndicat, c'est le choix d'une DSP et la priorité des offres. Or ces offres reposent sur une durée d'exploitation de 12 ans, il serait indécent qu'une collectivité à la veille de son renouvellement s'engage pour une durée de deux mandats. D'autant que cet aéroport repose sur deux trafics différents avec une durée différente : celui de l'OSP et celui des lignes commerciales.

Nous nous interrogeons d'abord sur le mode de gestion. La CRC a qualifié la DSP de « *délégation de service public déséquilibrée dans sa conception et sa mise en œuvre* » et questionnait le syndicat je cite :

« *À l'issue d'une réflexion sur sa stratégie aéroportuaire, ses besoins et les moyens pour y répondre, il est donc nécessaire que le syndicat mixte identifie la meilleure modalité de gestion de la plateforme. Le risque d'exploitation relatif supporté par le délégataire et la prise en charge de la quasi-totalité des dépenses d'investissement et d'entretien par le syndicat mixte doivent le conduire à se demander si la concession de service public est bien le mode de gestion le plus approprié pour gérer l'aéroport. Les résultats insatisfaisants du délégataire dans le développement du trafic commercial de l'aéroport doivent aussi alimenter sa réflexion, notamment au regard de l'excellente profitabilité du contrat pour la SEAPB.* »

Nous partageons cette analyse, il nous paraît urgent de temporiser et le syndicat peut faire le choix de la gestion en régie pendant quelques semaines ou quelques mois le temps d'asseoir sa position.

## **Ensuite, qu'appelez-vous un développement raisonné de l'aéroport ?**

Un maintien ou bien une évolution du nombre de passager ? L'aéroport ne connaît pas de développement, tout le monde le sait mais personne ne veut le reconnaître. Toutes les études le montrent. Les stratégies des compagnies aériennes le confirment. Le trafic intérieur n'est plus le segment d'activité privilégié par les compagnies aériennes aujourd'hui.

Cette dernière proposition de développement raisonné n'est-elle pas contradictoire avec la précédente, à savoir ne plus financer les lignes aériennes commerciales ?

### **En conclusion**

Nous réfutons la première affirmation et nous demandons des explications sur la mise en œuvre des deux autres.

Nous serions totalement consternés si le syndicat faisait le choix d'une DSP de 12 ans d'autant que cet aéroport repose sur deux trafics différentiels : celui de l'OSP et celui des lignes commerciales.

Le mode de transport que vous voulez ancrer sur le territoire pour 12 ans est totalement contraire à une politique de lutte contre le réchauffement climatique. Le transport aérien représente 3% des émissions actuelles de CO<sub>2</sub> qui pourraient tripler d'ici 30 ans. Rien qu'entre 2005 et 2018, les émissions ont augmenté de 39%.

Les scientifiques soulignent qu'il est « essentiel de réduire d'urgence et de manière ambitieuse les émissions de gaz à effet de serre, afin d'atténuer l'ampleur des changements à venir et d'éviter que les efforts d'adaptation à produire ne deviennent insurmontables ».

Cet engagement pour 12 ans, vous allez le prendre avant l'échéance du mois de mars qui renouvellera l'assemblée et vous allez engager les deux prochaines mandatures tout seul, nous réclamons plus de démocratie. Que les différents candidats aux élections municipales s'expriment maintenant et non pas une fois que tout sera bouclé.

Ces 760 000 euros que Grand Poitiers consacre au trafic aérien, nous pensons qu'ils seraient plus utiles dans une dynamisation de l'économie locale, ce n'est pas être bienveillant pour le territoire que de favoriser le mode de déplacement le plus émetteur de gaz à effet de serre.

Pour ces raisons économiques, démocratiques, sociales et environnementales, nous demandons qu'un moratoire soit décidé quitte à passer par une gestion en régie de cet équipement le temps de clarifier la situation.

*Cette intervention a fait l'objet d'ajouts et de reformulations lors du conseil.*

*Les élu·e·s Osons Poitiers ont voté contre cette délibération.*