



Association nationale d'élus

Nouveau schéma de dessertes
et cohérences aéroportuaires régionales

CONTRIBUTION

*« Le transport aérien doit contribuer au désenclavement
et à la cohésion des territoires »*

DECEMBRE 2021

Introduction

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, quand le cas se présente, pouvant aller jusqu'au transfert de certains aéroports d'Etat 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'activités 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). D'autres ont été empêchées comme les Régions Bretagne et Pays de La Loire. En effet, le transfert de Nantes Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes (opération aéroportuaire du Grand Ouest) s'inscrivait dans une stratégie d'aménagement multimodal (air-fer) du territoire à l'échelle des deux Régions. Mais son abandon par le Gouvernement, d'un transfert dont l'Etat était pourtant le porteur, a remis en cause une stratégie territoriale à plus 50 ans.

Nous sommes dans ce paradigme, loin de la compatibilité avec le dispositif des lignes directrices actuelles dont la Commission a entrepris la révision.

Les « Assises du transport aérien », organisée de mars à octobre 2018, ont abouti en mars 2019 à la présentation d'une « **Stratégie nationale du transport aérien 2025** » par Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Le Gouvernement y fixe quatre axes stratégiques : la transition écologique, la performance du transport aérien français, **la connexion des territoires au trafic aérien** et le transport aérien de demain. Parmi ces quatre axes, le troisième, « la connexion des territoires au trafic aérien », doit être travaillé.

Certes, l'État a pris acte que le développement du TGV a réduit la part de l'avion sur les liaisons entre les métropoles et Paris mais il souligne que « *l'aérien n'en demeure pas moins pertinent pour les liaisons internationales desservant Paris et les grandes métropoles nationales, les lignes transversales ou le développement touristique. Il permet, le cas échéant, le désenclavement de certains territoires.* »

Éléments de problématique guidant la réflexion des élus de Ville et Aéroport

Quel est l'état des lieux de la construction de stratégies interrégionales et infrarégionales de transport aérien entre l'État et les régions, et le cas échéant les départements et les EPCI ?

Comment s'assurer de la qualité des services aériens et d'accueil (fiabilité, régularité, ponctualité, etc.) auprès des entreprises de transport aérien qui exploitent des liaisons aériennes soumises à des obligations de service public et auprès des plateformes aéroportuaires (notamment Paris-Orly) ?

Quel est le modèle économique des lignes d'aménagement des territoires en tenant compte des participations financières de toutes les parties prenantes (État, régions, départements et EPCI) ?

Quelles sont les implications environnementales des lignes d'aménagement du territoire et leur avenir ?

L'enjeu principal était de définir le rôle du transport aérien pour désenclaver certains territoires et pour mieux relier les populations des territoires périphériques en métropole. Une analyse critique portant sur les lignes d'aménagement du territoire (LAT) a été conduite, tout en intégrant une réflexion plus large sur la gestion des aéroports et la nécessité pour le secteur d'assurer sa transition écologique.

Les élus de Ville et Aéroport considèrent que la crise sanitaire que nous avons traversé doit permettre de repenser notre schéma aéroportuaire régional et national. Celui-ci doit être rééquilibré.

Promouvoir une stratégie régionale du transport aérien qui vise à désenclaver certains territoires

Il s'agit de penser un nouveau maillage aéroportuaire métropolitain, favoriser les synergies entre aéroports d'une même région ou inter-régionale. Autrement dit, quel rôle peut jouer le transport aérien pour le désenclavement des territoires non desservis efficacement par le rail et par la route.

Le rapport d'information sénatorial sur « les transports aériens et l'aménagement des territoires » publié en septembre 2019 et qui a découlé des Assises de l'aérien faisait le constat suivant : 1 million de Français vivent à plus de 45 minutes d'un accès à l'autoroute, d'une gare TGV ou d'un aéroport. Par ailleurs, 10 millions de Français n'ont accès qu'à un seul de ces modes de déplacement. Il y a aujourd'hui une montée des inégalités économiques et sociales entre les territoires, notamment le sentiment d'abandon géographique d'une partie de la population française.

L'un des phénomènes les plus marquants de la recomposition des territoires au cours des trente dernières années est la métropolisation. Elle se manifeste par une concentration des activités économiques et de la population dans les principales métropoles du pays.

Optimiser la gestion des aéroports par les collectivités territoriales

Il faut permettre une meilleure gestion des aéroports par des mesures réglementaires (ex : décentralisation d'aéroports d'intérêt local avec publication d'un décret d'application) **ou législatives** (ex : mieux reconnaître et préciser les compétences des métropoles, des régions et des départements en matière aéroportuaire pour sécuriser leurs interventions en faveur des aéroports de désenclavement situés sur leur territoire).

Il s'agit d'encourager d'une part les autorités organisatrices de la mobilité à assurer la bonne desserte des aéroports et à coordonner leurs actions de promotion du territoire, notamment en matière économique et touristique. D'autre part, il convient d'inciter les régions qui ne se sont pas encore saisies du sujet à élaborer une stratégie aéroportuaire régionale définissant une typologie des aéroports de leur territoire. Ville et Aéroport peut être force de propositions sur le mode de gouvernance à inventer. Les échanges réguliers entre les collectivités compétentes doivent être encouragés pour favoriser le partage de bonnes pratiques sur les stratégies aéroportuaires.

L'Etat s'est engagé à appuyer les régions déployant des stratégies aéroportuaires, en veillant à ce que les compétences entre l'Etat et les collectivités soient clarifiées et en accompagnant les évolutions de la gouvernance de certains aéroports, notamment lorsque la région souhaite augmenter sa part de capital dans l'exploitation aéroportuaire.

Comme l'a souligné Yves Crozet, économiste, spécialiste de l'économie des transports, **une stratégie aéroportuaire demande de faire un tri à l'échelon régional entre les aéroports**. Sans ce tri, il indique que la volonté de péréquation entre les différents aéroports régionaux aboutira nécessairement à une logique de saupoudrage, ce qui n'est évidemment pas le plus efficace pour améliorer les services publics.

La Nouvelle-Aquitaine est la première Région à avoir mis en place une stratégie aéroportuaire. A la suite de sa création, elle a réalisé un diagnostic aéroportuaire et une typologie des aéroports à l'échelle régionale. Les aéroports sont ainsi classés, avec flexibilité, selon qu'ils se rattachent au désenclavement, au développement économique ou au tourisme. Il a ensuite été décidé que la Région accompagnerait le développement des aéroports ayant le plus d'impact dans chacun des secteurs. En outre, la Région a décidé d'entrer au capital de chacun des aéroports à hauteur de 25% à l'exception de quatre d'entre eux : Poitiers et Agen, pour lesquels la région participe au financement de la LAT, et Périgueux et Angoulême. La Région a également décidé de la création d'un établissement public aéroportuaire régional, qui permet notamment une mutualisation des services entre les différentes plateformes. Cette stratégie, pour la Région Nouvelle-Aquitaine, va de pair avec une gouvernance publique de l'aéroport de Bordeaux, qui lui permet d'avoir les moyens nécessaires pour effectuer une péréquation entre infrastructures.

L'Occitanie s'est également saisie du sujet depuis 2018. Elle a tout d'abord réalisé une étude estimant les retombées économiques pour le territoire de l'argent public investi dans le transport aérien. Il a ainsi été estimé qu'un euro d'argent public investi aboutissait à quatre euros de PIB supplémentaires pour le territoire. La stratégie régionale adoptée poursuit trois objectifs : l'aménagement du territoire, le développement économique, et l'ouverture de la Région sur le monde. La Région souhaite favoriser le développement et le renforcement de la compétitivité de l'ensemble des plateformes aéroportuaires régionales. Elle maintiendra de ce fait l'accompagnement de deux aéroports nationaux (Toulouse et Montpellier) et souhaite engager la création d'un troisième par l'élaboration d'une gouvernance intégrée des structures de Perpignan, de Carcassonne et de Tarbes-Lourdes. Enfin, la Région souhaite entrer au capital de l'ensemble des aéroports de la région.

En Bretagne, la Région poursuit une stratégie qu'elle veut baser sur l'efficacité et le pragmatisme. Elle souhaite être présente au capital de l'ensemble des aéroports représentant plus de 100 000 passagers par an, en maintenant sa participation dans les aéroports plus petits. Elle encourage également une mutualisation entre certains aéroports, comme ceux de Rennes et Dinard, ce qui permet une péréquation des charges entre infrastructures plus ou moins rentables.

La région **Auvergne-Rhône-Alpes** est en cours d'élaboration de sa stratégie, qui devrait prendre place dans son schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). A ce jour, la Région est présente dans les deux seuls syndicats mixtes existants, celui de l'aéroport de Clermont-Ferrand et celui de l'aéroport du Puy-Loudes. La Région participe également aux travaux d'infrastructures d'autres aéroports, comme celui d'Aurillac, du Puy-Loudes et de Grenoble.

Le SRADDET prévoit d'inciter à la complémentarité des grands équipements aéroportuaires. La région souhaite, à horizon 2030, valoriser les fonctionnalités de chaque plateforme aéroportuaire, en tenant compte de leurs spécificités et animer le maillage aéroportuaire pour permettre à chaque plateforme d'y répondre. Pour cela, la région prévoit d'animer la coopération entre gestionnaires d'infrastructures.

Depuis la fusion des deux **Normandie**, une démarche de coopération entre les quatre aéroports ayant un trafic commercial significatif (Caen, Deauville, Le Havre et Rouen) s'est engagée, via une structure commune « Aéroports de Normandie », pour mutualiser certaines fonctions de gestion des plateformes, de promotion de l'offre et de développement du trafic en vue de confier la gestion de ces quatre plateformes à un délégataire unique à compter du 1^{er} janvier 2022.

Enfin, la Région **Pays de la Loire**, nouvellement adhérente du réseau Ville et Aéroport (seule Région adhérente pour l'instant), sort d'une période de vingt années d'engagement dans le projet aéroportuaire du Grand Ouest, devenue opération en 2011, que le Gouvernement a abandonné le 17 janvier 2018, alors qu'il s'agissait du transfert de Nantes Atlantique, aéroport d'Etat (loi de 2005), pour raisons environnementales. Si la Région n'a ni la taille critique, ni une offre d'équipements lui permettant de développer une stratégie à l'image de la Nouvelle-Aquitaine ou de l'Occitanie, il serait néanmoins opportun d'envisager la relance d'une coopération interrégionale, avec la Région Bretagne, comme base d'une nouvelle réflexion prospective à plus 20 ans. A ce jour, les efforts se portent sur la situation de l'aéroport Nantes-Atlantique pour lequel la Région s'est engagée, avec Nantes Métropole, à améliorer son accessibilité terrestre. Cela s'est concrétisé par l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité multimodale, voté collégalement en avril 2021, reposant sur un scénario qui combine la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), entre la gare de Nantes et Nantes Atlantique / le secteur aéroportuaire, et l'implantation d'une halte ferroviaire sur la ligne Nantes – Sainte-Pazanne, à proximité de l'aéroport, en correspondance avec le BHNS. Plus largement, la priorité donnée à l'intermodalité air-fer, notamment s'agissant des plateformes aéroportuaires franciliennes, figure dans le Contrat d'avenir que la Région a signé avec le Premier ministre le 8 février 2019, consécutivement à la décision gouvernementale de maintenir l'aéroport Nantes Atlantique. Cette priorité repose sur l'opération de Massy-Valenton, permettant d'améliorer les conditions de circulation des TGV Province – Province dont Pays de la Loire, la desserte de Roissy, mais aussi sur le projet de gare TGV à Pont de Rungis en connexion avec Orly.

Néanmoins, la croissance de Nantes Atlantique sera confrontée à terme (horizon 2040), même après son réaménagement, à une saturation environnementale qui risque de se poser – à nouveau – ce qui nécessite de poser d'ores et déjà la question d'une reprojektion de son transfert.

Le niveau régional semble être le bon niveau pour réguler la concurrence aéroportuaire et avoir une réflexion globale permettant d'aboutir à une vision de l'aménagement du territoire, passant notamment par une cartographie et une typologie des infrastructures existantes. Faisant cela, les élus ont découvert des activités insoupçonnées de certains aérodromes et ont pu permettre un appariement entre besoins du territoire et fonctionnalités des infrastructures existantes. Il importe toutefois de souligner que **la Région ne peut assumer seule cette responsabilité. Elle a à la fois besoin de l'Etat pour éviter une concurrence entre aéroports aux frontières régionales, et des autres collectivités pour disposer d'une vision de proximité.**

Enfin, les Régions font état de la nécessité de développer des partages d'expérience au niveau interrégional, ce qui leur permettrait d'échanger entre elles pour comprendre le marché. Ces échanges pourraient être réalisés sous l'égide de l'association des Régions de France (ARF) ou de l'administration centrale.

Encourager la connectivité aérienne régionale

C'est un axe important car il faut trouver des réponses au déséquilibre constaté de notre système aéroportuaire national entre Paris et la Province. Là aussi des dispositions législatives sont à prendre (ex : inscrire dans la loi les compétences des collectivités en matière de transport aérien).

Il faut encourager la connectivité aérienne régionale, soit par le biais de liaisons transversales infra ou interrégionales, voire vers des pays de l'Union européenne, soit par la mutualisation des passagers sur une route (ex : ligne La Rochelle-Poitiers-Lyon). Il y a notamment le dispositif d'aide au démarrage pour les collectivités territoriales qui souhaiteraient développer leur aéroport et leur desserte. C'est une aide d'Etat aux compagnies aériennes reconnue compatible avec le marché intérieur, qui peut prendre la forme d'une réduction sur les tarifs des redevances aéroportuaires dans la limite de 50% pendant trois ans.

Par ailleurs, il y a la question des droits de trafic qu'il faut développer. Deux idées importantes se dégagent si l'on s'intéresse à la négociation des droits de trafic : la consultation des différentes régions françaises pour éviter de concentrer les droits de trafic nouvellement obtenus exclusivement sur le hub parisien. Des droits peuvent également être réservés à la desserte régionale. Il s'agit de consulter les gestionnaires d'aéroports et les régions préalablement à l'engagement de négociations bilatérales sur les droits de trafic.

Inscrire la desserte aérienne des territoires dans une trajectoire durable (assurer la transition écologique du transport aérien)

Plusieurs pistes de réflexion sur ce sujet : intégrer des critères environnementaux dans les DSP pour inciter les compagnies aériennes à utiliser des avions plus efficaces en matière d'économie de carburant et de réduction des émissions carbone ; développer la filière de production et d'approvisionnement en biocarburants aéronautiques localisée dans les territoires ; faire de l'aviation régionale française le laboratoire de développement du transport aérien hybride et décarboné de demain.

Il faut orienter le produit de la taxation en priorité vers le financement de la recherche en faveur de l'aviation de demain. Par ailleurs, intégrer des critères environnementaux dans les obligations de service public permettrait d'orienter les compagnies aériennes vers l'utilisation d'aéronefs les plus efficaces en matière d'économie de carburant et de réduction des émissions carbone.

Une filière locale de production et d'approvisionnement en biocarburants aéronautiques pourrait dans un premier temps être expérimentée sur les lignes d'aménagement du territoire.

Pérenniser et améliorer la qualité de service des LAT (Lignes d'Aménagement du Territoire)

Sur ce point, il faut conforter les compétences des collectivités concernées en matière de transport aérien pour leur permettre de participer de manière sécurisée au financement des LAT (disposition législative) ; accompagner celles-ci pour la mise en œuvre et le suivi des DSP en matière de liaisons aériennes, ainsi que pour le développement des liaisons aériennes commerciales régionales.

Il faut notamment sécuriser sur le plan juridique la participation financière des départements aux LAT. En effet, ils sont censés intervenir lorsque l'intérêt touristique est prédominant mais parfois un département est appelé à participer au tour de table financier sans être lui-même délégataire pour l'organisation de la LAT.

Par ailleurs, les collectivités territoriales gestionnaires de lignes sous obligation de service public (OSP) ont manifesté un besoin en ingénierie : plus de soutien technique de la part de la DGAC et davantage de partage d'expériences entre collectivités porteuses de projets afin de diffuser les bonnes pratiques.

Parallèlement, il faut améliorer la qualité de service des LAT. Si l'on prend l'exemple de Paris-Orly il y a 360 000 passagers transitant sur des lignes sous OSP sur un total de 33 millions de passagers. Elles représentent à peine 1,1% du trafic de cet aéroport. Par ailleurs, hormis Air France, nous observons que la concurrence sur le secteur demeurerait limitée et que le dispositif réglementaire était appelé à être réformé.

Les propositions concrètes pour améliorer la situation : renforcer le contrôle des opérateurs de DSP et de leurs sous-traitants en matière de transparence des comptes d'exploitation et de respect des obligations de service public ; inscrire la qualité du service aérien et de l'accueil des passagers au titre des indicateurs de performance des LAT et du futur contrat de régulation économique (CRE) d'Aéroports de Paris ; créer les conditions d'ouverture à davantage de concurrence dans la définition des besoins des DSP en modernisant leur encadrement réglementaire pour concilier au meilleur coût la garantie des besoins exprimés par les collectivités et la souplesse d'exploitation nécessaire ; veiller dans les DSP à la mise en place d'une politique tarifaire plus favorable à la clientèle dite « VFR » (voyage, famille, relations) et de tourisme, en complément de la clientèle d'affaires.

En 2018, on ne comptait que onze lignes d'aménagement du territoire métropolitaines, dont seulement six bénéficiant d'une subvention. En 2019 et durant les années à venir de nouveaux besoins sont identifiés : Limoges-Lyon, Quimper-Paris. En 2018, 11,7 millions d'euros ont été affectés au financement de ces six lignes. Le Gouvernement prévoit de porter à 25 millions d'euros par an la dotation annuelle pour financer les renouvellements de DSP (ex : Rodez) et la création de nouvelles DSP (ex : Quimper et éventuellement Cherbourg ou Carcassonne) selon les informations transmises par les régions.

Le dispositif repose également sur le financement des collectivités territoriales pour lesquelles l'amélioration du modèle économique de ces lignes est cruciale : optimiser le taux de remplissage, diversifier la clientèle et promouvoir l'attractivité économique et touristique de ces lignes.

La problématique des petits aéroports

Les aéroports moyens et petits se trouvent en France confrontés non seulement à des problèmes de trésorerie mais également à l'intensification de la nécessité, apparue avant la crise sanitaire, de changer de paradigme. Ils sont dans beaucoup de cas propriété de syndicats mixtes dont les participants sont les communes et les agglomérations avec ou non la participation des Régions qui sont parfois directement opérateur. Leur exploitation est déficitaire en dessous d'un million de passagers par an.

Le cadre économique dans lequel ils évoluent est celui des lignes directrices européennes dont la base est la problématique de la concurrence : aides d'État, aides aux lignes sont considérées à l'aune de ce critère.

Il y a un certain nombre d'aérodromes qui devront à terme fermer et il convient dès à présent de réfléchir à la reconversion de ces sites. Un accompagnement est recommandé afin qu'il n'y ait pas de fermeture sèche.

Assurer une coordination régionale avec tous les modes de transport

Replacer les aéroports régionaux dans un paradigme d'utilité économique et sociale, implique de nouvelles méthodes de gestion et une coordination régionale, et, dans certains cas, inter-régionale.

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'activités 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. 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.

Réviser les lignes directrices européennes

L'utilité économique intégrant les autres réseaux de transport n'est malheureusement peu ou pas reconnue dans les dispositifs arrêtés par les lignes directrices européennes dont la philosophie est basée sur les problématiques de concurrence, qui relèvent d'une toute autre logique. Les subventions d'exploitation ne peuvent être accordées que de façon limitée et les aides aux liaisons aériennes sont proscrites... alors qu'elles sont l'objet d'une demande permanente des compagnies.

La révision en cours des lignes directrices devrait prendre en compte l'utilité économique dans le cadre de la desserte coordonnée du territoire et dans ce contexte, amplifié par la crise, laisser la possibilité de subventionner les petits aéroports et ceux de taille moyenne jusqu'à un niveau égal au moins au point d'équilibre, ainsi que de façon permanente les gros investissements qui ne peuvent être supportés par les exploitants.

De la même manière, l'aide aux lignes, qui fait aujourd'hui l'objet de recours en concurrence, devrait être autorisée pour les lignes de trafic « entrant ». Une Région touristique privée de l'apport des passagers internationaux en a un besoin impératif

A contrario, les lignes sortantes ne pourraient être subventionnées.

Si ces principes doivent être appliqués face à la crise qui a révélé fortement les défauts du système actuel, ils doivent être pérennisés pour la survie des aéroports, les Régions doivent, par nature, en être le coordonnateur et le régulateur économique.

Conclusion : si les régions doivent réaliser leur schéma aéroportuaire régional, l'Etat régulateur et stratège doit penser un nouveau schéma aéroportuaire national

L'abandon de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes illustre l'absence de vision stratégique de l'Etat sur le développement aéroportuaire de la France. Rappelons qu'il a été dans l'incapacité d'appliquer la Loi d'orientation et de développement durable des territoires (LOADDT), votée en 1999, prescrivant un Schéma multimodal de services de transports de voyageurs (approuvés par décret en 2002) fixant, pour les vingt prochaines années, les choix stratégiques cherchant à répondre aux besoins de transports et de déplacements dans une logique de développement durable dont la création (inscrite) de l'aéroport du Grand Ouest en substitution de Nantes-Atlantique. L'Etat a renoncé à réaliser un aéroport pour le Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes tout comme il avait enterré en 2002 le troisième aéroport parisien à Chaulnes en Picardie, ou encore à Beauvilliers en 1995. Au lieu de cela, il opte une fois de plus pour l'optimisation des infrastructures existantes et programme des travaux d'extension sur le site de Nantes-Atlantique.

Cette gestion à saturation ou scénario « au fil de l'air » répond à la logique défendue par la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Malgré les recommandations de la Cour des comptes et de certains organismes reconnus tels qu'Eurocontrol, l'Etat démontre son incapacité à avoir une vision stratégique pour le développement aéroportuaire de la France. Comme le soulignaient les parlementaires dans un rapport d'information récent, il n'y a plus de pilote dans l'avion (cf. le rapport d'information parlementaire « sur les nuisances aéroportuares. Mettre un pilote dans l'avion », présenté par MM. Jacques-Alain Bénisti et Christophe Bouillon, députés, mars 2016).

Pourtant, le système aéroportuaire français est aujourd'hui fortement déséquilibré entre Paris et les régions. L'abandon de l'opération aéroportuaire du Grand Ouest (transfert de Nantes Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes) a renforcé ce centralisme alors qu'il est essentiel d'avoir une approche équilibrée dans le cadre de la décentralisation et l'articulation possible entre Capitale, Métropole, Régions, Villes moyennes et territoires ruraux. Le gouvernement a facilité le transit des voyageurs par les aéroports parisiens, notamment Paris-Charles-de-Gaulle, à rebours du mouvement observé depuis le milieu des années 2000 qui a vu le trafic international devenir majoritaire sur les aéroports régionaux dont un fort développement des lignes intra européennes point à point, transversales « province-province », « métropole-métropole ».

Il est impératif d'apporter des réponses afin de corriger un système aéroportuaire hypertrophié : le déséquilibre indéniable entre les aéroports franciliens qui concentrent encore environ la moitié des mouvements nationaux, ainsi que le déséquilibre entre les 11 aéroports acinusés qui concentrent les ¾ des mouvements commerciaux et les 187 autres aéroports, qui ont donc en moyenne 47 fois moins de trafic que les premiers.

Il y a là à l'évidence une absence d'Etat-stratège. Pourtant, tel est bien le problème qui attend nos gouvernements à l'horizon 2035-2040 et sans anticipation et analyse prospective de leur part, il deviendra insoluble sauf à raser des communes de la carte de France et déplacer des milliers de personnes...
