


Aéroports le grand gaspillage

Trop nombreux, trop coûteux, souvent inutiles, faut-il supprimer les « petits » aéroports qui engloutissent les subventions ? Une enquête et un classement exclusifs.



La piste et les bâtiments de l'aéroport de Saint-Etienne vont être rénovés malgré une baisse de fréquentation. Coût pour les collectivités : 7,6 millions d'euros.

Les aéroports qui coûtent à la collectivité (1)...

Nom (2)	Trafic 2001	Coût par passager	Nom (2)	Trafic 2001	Coût par passager
Épinal-Mirecourt	11 267	67,47 €	Avignon-Montfavet	125 387	3,22 €
Angers-Marcé	12 539	55,59 €	Rennes-Saint-Jacques	399 373	3,21 €
Angoulême-Brie-Champniers	10 843	45,59 €	Béziers-Vias	73 340	3,00 €
Saint-Brieuc-Armor	12 349	45,35 €	Strasbourg-Entzheim	2 114 592	2,98 €
Cherbourg-Maupertus	14 183	44,25 €	Nouméa-La Tontouta	349 093	2,47 €
Agen-La Garenne	31 500	28,06 €	La Rochelle-Île de Ré	76 681	2,44 €
Dijon-Longvic	20 580	24,33 €	Bâle-Mulhouse	3 600 000	2,19 €
Brive-La Roche	17 679	21,97 €	Tarbes-Lourdes-Pyrénées	418 621	2,09 €
Dole-Tavaux	11 000	21,85 €	Dinard-Pleurtuit-Saint-Malo	87 864	2,05 €
Bergerac-Roumanièrre	15 759	19,87 €	Saint-Denis-Gillot	1 453 128	1,85 €
Aurillac	17 097	16,99 €	Lorient-Lann-Bihou	216 927	1,64 €
Rodez-Marcillac	71 113	14,00 €	Chambery-Aix-les-Bains	122 000	1,47 €
Deauville-Saint-Gatien	18 388	11,71 €	Brest-Guipavas	719 774	1,28 €
Lannion-Servel	48 804	10,42 €	Tahiti-Faaa	2 029 045	1,06 €
Saint-Tropez-La Môle	15 057	8,97 €	Montpellier-Méditerranée	1 546 213	0,62 €
Saint-Étienne-Bouthéon	123 548	8,43 €	Nantes-Saint-Nazaire	1 981 438	0,42 €
Caen-Carpiquet	100 198	8,00 €	Toulon-Hyères	557 371	0,40 €
Le Havre-Octeville	60 243	6,74 €	Lille-Lesquin	970 391	0,34 €
Anncy-Meythet	60 065	5,83 €	Carcassonne-Salvaza	213 500	0,27 €
Poitiers-Biard	66 000	5,18 €	Metz-Nancy-Lorraine	331 266	0,25 €
Pau-Pyrénées	604 084	4,95 €	Bastia-Poretta	877 438	0,25 €
Rouen-Vallée de Seine	35 345	4,14 €	Nice-Côte d'Azur	8 997 193	0,07 €
Limoges-Bellegarde	132 504	3,97 €	Beauvais-Tillé	423 520	0,07 €
Clermont-Ferrand-Auvergne	863 975	3,64 €	Perpignan-Rivesaltes	433 002	0,06 €
Grenoble-Saint-Geoirs	224 145	3,52 €	Lyon-Saint-Exupéry	6 108 607	0,04 €

... et ceux qui lui rapportent (3)

Nom	Trafic 2001	Gain par passager	Nom	Trafic 2001	Gain par passager
Calvi-Sainte-Catherine	262 087	3,41 €	Quimper-Cornouailles	145 885	0,47 €
Aéroports de Paris (Roissy + Orly)	71 000 000	1,45 €	Toulouse-Blagnac	5 200 000	0,46 €
Pointe-à-Pitre-Le Raizet	1 896 044	1,14 €	Bordeaux-Mérignac	3 077 658	0,43 €
Ajaccio-Campo-Dell'oro	1 102 348	0,62 €	Nîmes-Garons	320 000	0,28 €
Fort-de-France-Le Lamentin	1 624 197	0,52 €	Marseille-Provence	5 932 029	0,10 €
Figari-Sud-Corse	251 045	0,49 €	Biarritz-Anglet-Bayonne	790 631	0,02 €

Sources : gestionnaires d'aéroports, direction générale de l'aviation civile, UCCEGA, L'Expansion.

(1) Coût par passager pour la collectivité. Nous avons divisé le montant des aides publiques (subventions de fonctionnement de l'Etat, du Fiata, de l'Europe, des collectivités locales, des

chambres de commerce et d'industrie... pour l'année 2001 + moyenne des subventions d'investissement des années 1998, 1999, 2000 et 2001 - impôts et taxes versés par l'aéroport en 2001)

par le nombre de passagers commerciaux en 2001. Les données de 2002 ne sont pas encore validées dans tous les aéroports.

(2) Seuls les aéroports de plus de 10 000 passagers

commerciaux ont été pris en compte. Périgueux, Tours et Castres : données non disponibles.

(3) Aéroports versant plus d'impôts et de taxes qu'ils ne reçoivent de subventions.

VÉRONIQUE PAUL-ÉDITING

A l'aéroport de Saint-Brieuc, dans les Côtes-d'Armor, on garde le moral. Un an et demi après le dépôt de bilan d'Air Bretagne et l'arrêt de la seule ligne régulière de l'aéroport avec Paris, Patrick Leweurs veut encore y croire. « Nous avons une touche sérieuse avec une petite compagnie pour lancer une ligne Saint-Brieuc-Jersey-Paris sur des appareils de dix-neuf places », assure le directeur des infrastructures du conseil général. Pour maintenir leur aéroport, les élus briochins sont prêts à faire beaucoup de sacrifices. A Saint-Brieuc, chaque passager qui utilise encore les très rares vols charters coûte 45 euros d'aides publiques. C'est vingt fois plus qu'à La Rochelle, par exemple.

Le bon sens pousserait à un rapprochement avec l'aéroport de Lannion, distant d'à peine 68 kilomètres. Mais, dans la France des clochers, chaque ville, chaque chambre de commerce veut « son » aéroport.

L'exemple de Saint-Brieuc n'est pas un cas isolé. Nous avons passé au crible les comptes de tous les aéroports commerciaux français. Le résultat est éloquent : 50 des 62 sites recevant plus de 10 000 passagers par an perdent de l'argent (hors subventions). Une dizaine sont même devenus complètement inutiles. C'est le cas à Rouen, Angoulême ou Avignon. « Il y a trente ans, on a créé des aéroports comme on ouvrait des maisons de la culture, estime Jacques Guillien, responsable de l'aéroport de Montluçon-Guérêt. Du coup, aujourd'hui, on en a un tous les 80 kilomètres. » Si la situation n'est pas choquante dans le cas d'un site qui ▶▶



Les huit sites qu'il vaudrait mieux fermer

Faut-il supprimer des aéroports en France ?

« Il y a peut-être trop d'aéroports, mais pas beaucoup trop, avance prudemment Jacques Pavaux, de l'Institut du transport aérien. La question se pose pour moins d'une dizaine d'entre eux. » Lesquels ? En plus du coût par passager, nous avons analysé le poids que représentent les aides publiques par rapport au chiffre d'affaires de l'équipement (voir nos tableaux sur

www.lexpansion.com). La pérennité de certains sites se révèle alors très contestable. C'est le cas de Saint-Brieuc, trop proche de Lannion ; de Caen, Le Havre et Rouen, qui gagneraient à fusionner sur Deauville ; d'Angers et d'Avignon, trop proches de Paris en TGV ; de Dijon, qui se trouve à proximité de Dole ; d'Angoulême, sans marché. Il ne s'agirait pas de fermer complètement les aérodromes, mais d'arrêter de subventionner les lignes commerciales et de privilégier l'aviation d'affaires privée, suffisante pour le maintien des entreprises locales.

Aéroports : le grand gaspillage

► assure une mission de service public – pour désenclaver une région, par exemple –, elle le devient lorsque ces équipements doublonnent. C'est le cas en Normandie (voir notre encadré) ou en Bretagne. Cette région ne compte pas moins de huit aéroports commerciaux, sans compter le projet de construction d'un aéroport international à Notre-Dame-Des-Landes, entre Rennes et Nantes, dont le coût est estimé à 450 millions d'euros. Or, sur les huit, un seul est rentable, celui de Quimper. A Saint-Etienne ou à Avignon, les aéroports sont devenus inutiles avec l'arrivée du TGV. Depuis que la cité des papes est raccordée à Paris en deux heures quarante, le trafic aérien a chuté de 20 %. La liaison avec le *hub* (centre pour les correspondances aériennes) de Clermont-Ferrand a été fermée. Sur la ligne restante, avec Orly, la capacité des avions a été réduite à 50 places. Cela n'entame cependant pas l'enthousiasme de Jean-Claude Bouchet, vice-président de la chambre de commerce et d'industrie. Pour lui, il faut continuer à développer le site « en fonction des atouts touristiques de la région », dans l'espoir d'accueillir des charters et des compagnies à bas prix, les fameuses *low cost*. Du coup, il réclame 15 millions d'euros aux collectivités locales pour allonger la piste de 250 mètres et pour moderniser l'aérogare. Un montant quatre fois supérieur aux recettes de l'aéroport, et qui s'ajouterait aux 5,9 millions déjà investis pour cette même piste entre 1997 et 1999... De quoi faire enrager Yves Mourier, le président de l'association des riverains : « Les précédents travaux se sont révélés complètement inutiles ! En attendant, nos impôts locaux s'alourdissent pour entretenir cette coûteuse danseuse. »

Le syndrome de la fuite en avant – investir toujours plus pour rentabiliser un équipement déficitaire – semble avoir également touché Angoulême. « En 1990, le TGV nous a assassinés en nous reliant à Paris en deux heures quinze », reconnaît-on à l'aéroport de Champniers. Le trafic, qui atteignait à l'époque 40 000 passagers par an, est tombé à 15 000 en 1998, puis à 9 600 en 2002. La ville n'est plus reliée qu'au *hub* de Clermont-Ferrand. Cette lente érosion n'a pourtant pas empêché les pouvoirs publics d'injecter, depuis 1998, 1,6 million d'euros de subventions pour les réfections de l'aérogare et de la piste, et la réalisation de nouveaux bâtiments. « D'importantes entreprises implantées localement, comme Schneider ou Leroy-Somer, en ont besoin », justifie-t-on à

l'aéroport. Mais combien de temps la compagnie Régional pourra-t-elle maintenir le vol de Clermont, dont le taux de remplissage ne dépasse pas les 35 % ?

Même discours à Epinal, le site le moins rentable de notre classement, situé à 100 kilomètres de l'aéroport international de Metz-Nancy-Lorraine et, dans quatre ans, à deux heures vingt de Paris en TGV. Pour la chambre de commerce et d'industrie, la somme d'environ 1,5 million d'euros dépensée en 2000 pour la réfection de la piste est justifiée : « Sans aéroport, les entreprises ne viendraient pas s'installer dans la région. »

La création ou la sauvegarde de l'emploi est toujours au cœur de l'argumentation des élus locaux. Il faut dire que tous les directeurs d'aéroport de France les abreuvent du même ratio magique : 1 million de passagers généreraient environ 4 000 emplois, 1 000 directement sur le site, puis 3 000 autres grâce aux dépenses des salariés et des passagers. Mais ces études souffrent de plusieurs biais. D'abord, les ratios ont été calculés sur les grosses plates-formes comme Nice ou Toulouse, et non sur celles qui posent problème. Ensuite, sans l'aéroport, une grande partie de ces emplois existerait sans doute dans d'autres activités. Enfin, on peut s'interroger sur l'objectivité de rapports commandés et réalisés dans le but de prouver l'utilité d'un équipement.

Pour se sortir de l'ornière, les aéroports n'ont que trois solutions. La première consiste à arrêter les frais. C'est celle choisie par la CCI de Calais. « L'aéroport est une bonne carte de visite, mais nous n'avons plus les moyens de supporter chaque année un déficit de 530 000 à ►►

« Sans aéroport, les entreprises ne viendraient pas s'installer dans la région. »

Un responsable, de la CCI d'Epinal.

Saint-Etienne : le trafic chute, la capacité double

Chili, Paraguay, Iran... En juin 1998, la Coupe du monde de football déversait à Saint-Etienne son flot de supporters venus du monde entier. Le site de Bouthéon méritait enfin son appellation d'« aéroport international ». Une année faste, puisque, grâce au « hub » mis en place par la compagnie Proteus et à l'arrivée de Ryanair avec une liaison vers Londres, la plateforme a atteint 195 000 passagers par an. Quatre ans plus tard, l'atterrissage est rude : le trafic a chuté de 40 %, à 120 000 en 2002. Proteus est partie en octobre 1999, abandonnant des lignes transversales



VÉRONIQUE PAUL/ÉDITION

Aéroport de Bouthéon.
Capacité :
300 000
passagers
fin 2003.
Trafic :
120 000
passagers.

qui n'ont toujours pas trouvé preneur depuis. Restent la ligne de Paris avec Air Jet, celle de Ryanair et la dernière de Khalifa, vers Béjaïa ou Tlemcen, en Algérie. Malgré cette lente

érosion, et les 4 millions d'euros déjà investis avant la Coupe du monde, les collectivités locales ont accepté de financer, pour 7,6 millions d'euros, la réfection de la piste et

l'aménagement de nouvelles salles d'embarquement. « Nous aurons alors un aéroport dimensionné pour 300 000 passagers », se réjouit Bernard Moissonnier, le

directeur général de la chambre de commerce et d'industrie. Selon lui, les 80 petits kilomètres qui séparent Saint-Etienne du très puissant Lyon Saint-Exupéry ne remettent pas en cause l'avenir de Bouthéon. « La liaison est toujours bouchée aux heures de pointe ! » Mais, pour David Garroux, le président de l'association de riverains Aérocalm, « il faut justement la développer. Une autoroute performante permettrait de rejoindre Saint-Ex en quarante minutes. Nous ne militons pas pour la suppression de l'aéroport, mais pour qu'on n'y investisse pas de l'argent public sans souci de rentabilité. »

Aéroports : le grand gaspillage

►► 610 000 euros », justifie son président, Jean-Marc Puissesseau.

Moins radicale, la deuxième solution consiste à fusionner. Saint-Brieuc et Lannion, par exemple, pourraient se rapprocher. D'autant que ce dernier cherche à rassembler 5 millions d'euros pour allonger sa piste de 200 mètres, afin d'accueillir des avions d'une centaine de places. Dans l'Est, les élus de Dole (Jura) et de Dijon (Côte-d'Or) – dont les plateformes distantes de 50 kilomètres sont parmi les plus coûteuses pour le contribuable – planchent sur la création d'un aéroport unique qui desservirait les deux agglomérations ainsi que celle de Besançon. Mais si le projet est lancé, les guerres de clochers risquent de l'enliser. « Pour des raisons géographiques, mieux vaut fusionner ici plutôt qu'à Dijon », assure Jean-Claude Protet, vice-président de la chambre de commerce du Jura et adjoint au maire de Dole. « Dole ne sera pas forcément choisi », objecte-t-on à la chambre de commerce de Dijon, qui affiche son avance en termes de trafic commercial.

Dernière possibilité : augmenter la fréquentation. Grâce aux compagnies *low cost*, comme Ryanair ou Buzz, quelques aéroports ont été sauvés d'une mort lente. L'ouverture par Ryanair d'une ligne vers Londres-Stansted, puis d'une autre vers Charleroi, en Belgique, a fait décoller le

« L'aéroport est une bonne carte de visite mais nous ne pouvons plus supporter le déficit. »

Jean-Marc Puissesseau,
président de la CCI de Calais.

trafic de l'aéroport de Carcassonne de 13 500 passagers en 1997 à 215 000 en 2001. De son côté, Buzz a permis à Poitiers de progresser de 52 % entre 2000 et 2002. Mais, pour attirer ces compagnies, les aéroports doivent passer à la caisse.

Avec Buzz, les collectivités locales doivent financer entre 60 et 80 % de certaines campagnes de publicité des vols. Ces dernières se font en partenariat avec Maison de la France, l'organisme chargé de la promotion de l'Hexagone à l'étranger. Pour Pascal Visintainer, son sous-directeur marketing, « il est logique que les collectivités paient, puisque nous faisons la promotion de leurs régions, et pas seulement celle de Buzz ».

D'après nos chiffres, Tours figure en tête du palmarès des « contributions » à Buzz, avec 500 000 euros par an pendant trois ans. Suivi de Bergerac, avec 367 000 euros, de Caen et Poitiers – 305 000 euros –, et de Dijon – 187 500 euros. A Rouen (lire notre encadré), la chambre de commerce a englouti 183 000 euros pour une ligne ouverte en avril 2002... et fermée en septembre de la même année.

Ryanair, dont le bénéfice annuel s'est élevé à 228,8 millions d'euros en 2001- ►►

Rouen : peu d'avions et 2 millions d'euros de pertes

Ce vendredi matin, le vol de Lyon n'atterrira pas. Un épais brouillard recouvre l'agglomération rouennaise. Les vingt passagers inscrits seront emmenés en taxi à l'aéroport du Havre. Ce n'est donc pas aujourd'hui que le restaurant du premier étage fera le plein de clients. Conçu en 1992 pour 150 000 passagers – et un coût de 190 millions de francs – l'aéroport de Boos en a accueilli à peine 40 000 l'an passé. Deux petites lignes reliant Toulouse et le « hub » de Lyon constituent l'essentiel du trafic. L'espoir né en avril dernier de l'ouverture de la liaison Buzz avec Londres n'a duré que quatre mois. Mais



L'aéroport de Boos.
Capacité :
150 000 passagers.
Fréquentation :
40 000 passagers.

Christian Hérail, le président de la CCI de Rouen, n'en démord pas. Il réclame le soutien des collectivités locales. « Un allongement de la piste, pour 3 à 5 millions d'euros,

permettrait de conserver les lignes actuelles. » Le 12 décembre, la CCI, qui a supporté seule le déficit de 2 millions d'euros enregistré en 2001, a lancé un ultimatum aux élus,

pour l'instant pas très chauds pour réinvestir : elle « remettra les clefs de l'aéroport au préfet » si un accord financier n'est pas trouvé. Christian Hérail espère ne pas en arriver là :

« Les entreprises du secteur tertiaire, que nous voulons séduire et amener à Rouen, ont besoin de communications faciles. » Le débat rouennais s'étend à toute la Normandie, qui, avec Cherbourg, Deauville, Caen et Le Havre, propose cinq infrastructures, toutes dans notre top 25 des aéroports les moins rentables ! Face à cette situation, les chambres régionales de commerce de Haute- et Basse-Normandie viennent de lancer une étude sur un regroupement éventuel. Pour Philippe Leroy, le maire de Franqueville-Saint-Pierre, « il faut un aéroport normand unique, qui pourrait être Deauville Saint-Gatien ».

Aéroports : le grand gaspillage

► 2002, prélève aussi sa dîme. En 1998 et 1999, pour promouvoir la liaison avec Londres, les collectivités locales de Saint-Etienne ont dépensé 160 000 euros. Rebelote en 2001, avec un engagement de 150 000 euros.

A Strasbourg, la chambre de commerce versera à Ryanair 1,4 million d'euros chaque année pendant cinq ans pour « contribution aux achats médias ». Une somme qui fait tiquer Air France. Il est vrai que le nouveau Strasbourg-Londres des Irlandais est en concurrence directe avec une ligne de la compagnie nationale. « De telles aides modifient totalement les règles de la concurrence », estime Gilbert Lallane, directeur régional d'Air France. « Toute compagnie proposant des prestations similaires pourrait bénéficier des mêmes aides », objecte Valérie Gateau, directrice commerciale de Ryanair en France. Certains aéroports refusent d'entrer dans ce jeu. « Nous n'avons pas envie de subventionner ces sociétés, affirme Henri Lanoë, le chef d'exploitation de Laval-Entrammes. Si nos impôts doi-

vent payer une augmentation de trafic, c'est détourner le problème. »

Reste à savoir comment les nouvelles lois de décentralisation, attendues cette année, vont faire évoluer la situation de ces aéroports. Les régions et les CCI s'affrontent pour en obtenir la propriété. L'en-

« Nous n'avons pas envie de subventionner les compagnies à bas prix. »

Henri Lanoë, chef d'exploitation de l'aéroport de Laval-Entrammes.

jeu pour les chambres de commerce est de verrouiller le système actuel. Mais, au cabinet de Dominique Bussereau, le secrétaire d'Etat aux Transports, on entend bien « s'inspirer de l'étranger, avec des modes de gestion de droit privé ». C'est déjà le cas depuis 1998 à Angers, avec Keolis, une filiale de la SNCF. « Nous gagnons en souplesse dans le management des collaborateurs, et cela amène une démarche plus commerciale », estime Gilles Darriau, le directeur du site. Ce qui n'empêche pas Angers – à une heure trente de Paris en TGV – de figurer dans les premiers rangs de notre classement. En 2001, l'aide publique a représenté 1,8 fois les recettes de l'aéroport. Et les collectivités locales sont encore sollicitées pour financer l'allongement de la piste. Coût des travaux : 1,5 million d'euros. Aussi efficace que soit sa gestion, un aéroport sans passagers coûte forcément cher aux contribuables. **Gilles Tanguy**

+WWW
lexpansion.com

Découvrez sur le site le tableau des subventions ville par ville, le tableau inédit des quinze petits aéroports de moins de 10 000 passagers par an, le palmarès des aéroports sous perfusion.