

**111 - Transports aériens**

**Aéroport de Strasbourg-Entzheim. Proposition  
d'approbation du programme de développement  
des lignes aériennes par la poursuite du dispositif  
de compensation de la baisse de la taxe d'aéroport  
et des liaisons européennes sous obligations  
de service public, et proposition d'approbation  
du projet de convention partenariale de mise  
en œuvre et de financement du dispositif pour  
la période du 1er avril 2016 au 31 mars 2019**

**Rapport n° CP/2016/567**

**Service gestionnaire :**

L620 - Service Emploi, attractivité et innovations territoriales

**Résumé :**

Le Département du Bas-Rhin est engagé de longue date, aux côtés de l'Etat et des autres grandes collectivités territoriales, dans le soutien à l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim, infrastructure de transport majeure pour assurer l'accessibilité de Strasbourg, Capitale Européenne, et vecteur d'attractivité et de développement économique et touristique de la région.

Le présent rapport a pour objet de proposer à la Commission Permanente du Conseil Départemental de décider, d'une part de la participation du Département au financement du dispositif de compensation de la baisse de la taxe d'aéroport et du coût des liaisons aériennes européennes sous obligations de service public pour la période du 1er avril 2016 au 31 mars 2019, et d'autre part, les termes du projet de convention partenariale de financement correspondante.

**1. Eléments de contexte**

Le statut de Strasbourg, capitale européenne et son rayonnement international par la présence notamment du Parlement européen, de la Cour européenne des Droits de l'Homme, du Conseil de l'Europe et de nombreuses institutions européennes est un privilège qui implique toutefois une responsabilité particulière des collectivités territoriales : celle de proposer des dessertes nombreuses et variées, permettant une accessibilité convenable depuis l'ensemble des capitales européennes.

L'Aéroport de Strasbourg-Entzheim évolue toutefois dans un environnement concurrentiel fort et déséquilibré avec les aéroports voisins de Bâle-Mulhouse et de Baden-Karlsruhe, du fait d'un différentiel important du niveau des taxes aéroportuaires affectées au financement des missions régaliennes (sécurité, incendie, sûreté), au détriment de la plate-forme strasbourgeoise. En effet, jusqu'en 2012, les taxes pratiquées étaient moitié moindre à Bâle-Mulhouse et Baden-Karlsruhe.

Cet important différentiel de taxes, conjugué à la mise en service de la première phase du TGV Est Européen en juillet 2007, a entraîné une chute brutale du trafic, de deux millions à un million de passagers entre 2007 et 2011.

Cette situation a, jusqu'en 2012, découragé toute implantation de nouvelles compagnies, et rendu délicate toute opération d'augmentation de l'offre sur les lignes existantes.

Pour faire face à ce contexte difficile, la Région, le Département du Bas-Rhin et l'Eurométropole de Strasbourg, associés à la Chambre de Commerce et d'Industrie, ont décidé, sous l'impulsion de l'aéroport, de la mise en place d'un plan de relance du trafic par la prise en charge partielle des taxes aéroportuaires.

Le bilan de ce dispositif est globalement positif, puisqu'il a permis, depuis 2012, l'installation de nouvelles compagnies, dont une compagnie basée, en plus du développement de nouvelles liaisons au départ de Strasbourg.

Ainsi, l'aéroport a regagné récemment des parts de marché face à son principal concurrent de Baden-Karlsruhe, en développant une offre de trafic de loisir, notamment sur l'international (Europe et bassin méditerranéen).

Toutefois, la croissance attendue du trafic Air France ne s'est pas réalisée. Au contraire, le trafic de la compagnie nationale s'est même rétracté (fermeture de lignes européennes et nationales dont Paris-Orly ou diminution de l'offre sur d'autres liaisons).

Les objectifs de trafic initialement fixés pour le dispositif de compensation de la baisse des taxes ne sont donc pas pleinement atteints, étant précisé qu'il n'était pas possible d'envisager en 2013, une telle dégradation de la situation économique du secteur aérien, et notamment de la compagnie Air France.

Sans le dispositif de développement du trafic par la baisse des taxes, l'aéroport de Strasbourg n'aurait pas pu faire face à la pression conjuguée du désengagement d'Air France et de la concurrence des aéroports de sa zone de chalandise bénéficiant de fiscalités aéronautiques plus avantageuses.

Son trafic serait loin sous la barre du million de passagers, qu'il dépasse légèrement aujourd'hui, et son économie globale serait totalement bouleversée, et son existence même mise en péril.

L'aéroport de Strasbourg demeure économiquement fragile. Son modèle économique est encore aujourd'hui en cours de mutation. Il apparaît ainsi nécessaire de poursuivre le dispositif de compensation de la baisse des taxes, en complémentarité avec le dispositif historique de soutien aux lignes européennes sous obligations de service public (Amsterdam, Madrid, Prague).

Les partenaires du dispositif ont à l'unanimité reconnu son bien-fondé et conclu à la nécessité de le maintenir pour une nouvelle période de trois ans, de mars 2016 à mars 2019. Il fait partie intégrante du chapitre de la desserte aérienne du Contrat Triennal Strasbourg Capitale Européenne 2015-2018, avec les liaisons européennes sous obligations de service public. Ce contrat reconduit à l'identique les enveloppes allouées à la desserte aérienne de Strasbourg. L'objectif est d'atteindre 1,4 million de passagers à la fin 2019, niveau de trafic qui permettrait à l'aéroport de s'approcher de l'autonomie financière.

## **2. Economie générale du dispositif et engagement financier des partenaires**

Il est proposé à la Commission Permanente de décider d'approuver, d'une part le financement du dispositif de compensation de la baisse de la taxe d'aéroport et du coût des lignes européennes sous obligations de service public pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2016 au 31 mars 2019, et particulièrement la participation financière du Département du Bas-Rhin, et d'autre part, les termes du projet de convention partenariale de mise en œuvre et de financement correspondante.

Le financement et le projet de convention ont été approuvés par le conseil de surveillance de l'Aéroport du 27 septembre 2016.

L'économie générale du dispositif est détaillée ci-après.

L'amélioration de la desserte aérienne de Strasbourg s'inscrit dans le volet « accessibilité internationale » du Contrat Triennal Strasbourg Capitale Européenne 2015-2018 conclu le 26 avril 2015. Ce volet comporte deux niveaux d'intervention sur la période du 1<sup>er</sup> avril 2016 au 31 mars 2019 :

- le financement des lignes européennes sous obligations de service public (Amsterdam, Madrid, Prague)
- le financement du dispositif de compensation de la baisse de la taxe d'aéroport

Le budget affecté au volet accessibilité aérienne du Contrat Triennal est le suivant :

Total	Etat	Région	Département	Eurométropole	CCI
23 810 000	12 800 000	2 400 000	3 440 000	3 440 000	1 730 000

#### • Financement des liaisons européennes sous obligations de service public

Les résultats de l'appel d'offres européen lancé par l'Etat, et les négociations menées avec les compagnies aériennes retenues, ont abouti à des offres financières avantageuses (compensations publiques maximales par liaison subventionnée), étant précisé d'une part que l'enveloppe apportée par l'Etat ne peut être affectée qu'au seul financement des liaisons sous obligations de service public, et d'autre part que la Région ne contribue pas au financement du dispositif OSP :

AMSTERDAM	5 979 174 €
MADRID	3 762 397 €
PRAGUE	1 905 877 €
Total	11 647 448 €

La répartition des financements actée par les partenaires s'établit comme suit :

Besoins OSP	Etat	Région Grand est	Département du Bas-Rhin	Eurométropole	CCI
11 647 448 €	11 065 076 €	/	194 124 €	194 124 €	194 124 €
	95,00 %	/	1,67 %	1,67 %	1,67 %

Afin d'améliorer l'efficacité du financement du dispositif, il a été convenu d'un commun accord que dans le cadre des contrats de délégation de service public conclus par l'Etat, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin et chacune des compagnies aériennes délégataires, la Chambre Consulaire agirait en son nom et en qualité de mandataire du Département du Bas-Rhin et de l'Eurométropole, en se portant fort des financeurs locaux dans l'attente de la signature de la convention objet du présent rapport.

#### • Financement de la compensation de la baisse de la taxe d'aéroport

Le financement de ce mécanisme de compensation du coût des missions régaliennes financées par la taxe d'aéroport fait apparaître un besoin de financement global de 9 887 500 € sur trois ans, sur la base d'une taxe d'aéroport à 6,00 € par passager au départ en 2016 et en 2017, et de 6,50 € en 2018 et 2019. La clé de répartition proposée est la suivante :

Région Grand Est	2 400 000 €
<b>Département du Bas-Rhin</b>	<b>2 975 812 €</b>
Eurométropole	2 975 812 €
CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin	1 535 876 €
Total	9 887 500 €

- **Synthèse des financements par contributeur**

La somme des financements sur trois ans du dispositif des liaisons européennes sous obligations de service public et du mécanisme de compensation de la taxe d'aéroport se détaille globalement ainsi :

Etat	11 065 076 € (lignes OSP uniquement))
Région Grand Est	2 400 000 (baisse de taxe uniquement)
<b>Département du Bas-Rhin</b>	<b>3 169 936 €</b>
Eurométropole	3 169 936 €
CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin	1 730 000 €
Total	21 534 948 €

L'engagement financier global du Département du Bas-Rhin pour le soutien à l'amélioration de la desserte aérienne de Strasbourg s'établirait ainsi à 3 169 936 € pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2016 au 31 mars 2019.

La Commission de l'attractivité, du développement du département et des relations institutionnelles s'est prononcée favorablement lors de sa réunion du 24 octobre 2016.

Il est précisé que les autres partenaires (Région Grand Est, Eurométropole de Strasbourg, Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin) ont d'ores et déjà approuvé le projet de convention précité.

A noter que le total des financements nécessaires aux deux dispositifs de soutien de la desserte aérienne de Strasbourg fait apparaître, du fait des offres avantageuses sur les liaisons OSP, un solde potentiel non utilisé par rapport aux engagements pris dans le Contrat Triennal (23 810 000 €). L'affectation éventuelle de ce solde pourrait faire l'objet le cas échéant d'une convention spécifique à convenir entre les partenaires.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*La Commission Permanente du Conseil Départemental, statuant par délégation et sur proposition de son président:*

*- décide de la participation du Département au dispositif de compensation de la baisse de la taxe d'aéroport et des liaisons européennes sous obligations de service public pour la période du 1er avril 2016 au 31 mars 2019, et de la participation financière du Département du Bas-Rhin à hauteur 3 169 936 euros répartis comme suit :*

*\* le financement des lignes européennes sous obligations de service public (Amsterdam, Madrid, Prague) : 194 124 euros*

*\* le financement de la compensation de la baisse de la taxe d'aéroport : 2 975 812 euros*

*- approuve les termes du projet de convention de financement du dispositif de compensation de la baisse de la taxe d'aéroport et des liaisons européennes sous obligations de service public pour la période du 1er avril 2016 au 31 mars 2019, joint à la présente délibération,*

*- autorise le président à signer ladite convention.*

Strasbourg, le 16/11/16

Le Président,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'F' followed by 'BIERRY' in a cursive script.

Frédéric BIERRY