



Participation du Département au plan de relance du trafic de l'Aéroport international Strasbourg (AIS)

Rapport n° CG/2012/4

Service Chef de file :

Direction développement économique, territorial et international

Service(s) associé(s) :

Résumé :

Malgré les dispositifs incitatifs mis en place par l'Aéroport International Strasbourg (AIS) et le soutien des collectivités, celui-ci reste largement moins compétitif que les aéroports voisins de Bâle-Mulhouse et Baden-Karlsruhe en raison d'un différentiel de taxes fortement pénalisant. Afin de redonner de l'attractivité à la plate-forme strasbourgeoise, l'aéroport porte, en partenariat avec les collectivités territoriales et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin, un projet de réduction des taxes d'aéroport. L'équilibre du dispositif repose sur deux principes :

- financer le montage sans augmenter sur la durée les enveloppes aujourd'hui apportées par les partenaires, en particulier les collectivités (équilibre à trouver avec les contributions aux lignes sous OSP dans le cadre d'une négociation avec l'Etat)
- construire un projet devant s'autofinancer à moyen terme par les gains de trafic induits, sans besoin à terme des contributions publiques.

1. Les éléments de contexte

L'Aéroport International Strasbourg (AIS) évolue dans un environnement concurrentiel fort et déséquilibré avec les aéroports voisins de Bâle-Mulhouse et Baden-Karlsruhe du fait d'un différentiel important du niveau des taxes aéroportuaires au détriment de la plate-forme strasbourgeoise. Ces taxes sont en effet moitié moindres à Bâle-Mulhouse (8,54€ du côté suisse de la plate-forme contre 20,46€ à Strasbourg-Entzheim) et Baden-Karlsruhe (10,26€ contre 20,46€). Cette situation a découragé l'implantation de toute compagnie nouvelle.

Cet important différentiel concurrentiel au niveau des taxes, conjugué à l'effet TGV Est Européen qui a capté 500 000 passagers, a entraîné une baisse importante du trafic de deux millions à un million de passagers entre 2007 et 2010.

Or, Strasbourg, Capitale européenne et siège de nombreuses institutions européennes, et le Bas-Rhin, ont besoin d'un aéroport proche de l'agglomération, actif, efficace et bien desservi.

Bien que nécessaires, les divers dispositifs de soutien au développement de l'aéroport mis en œuvre à ce jour (contributions publiques à l'exploitation des lignes régulières européennes sous obligations de service public ; soutien aux investissements aéroportuaires ; réduction des redevances intégralement supportée par l'aéroport) n'ont pas permis de contenir la baisse importante du trafic passagers sur l'aéroport.

L'objectif recherché à travers le projet de dispositif de baisse des taxes est de redonner de l'attractivité à l'aéroport en le positionnant à un niveau de taxes proche de celui des plates-formes concurrentes.

A cet égard, les efforts importants de rationalisation de l'exploitation de la plate-forme consentis par le gestionnaire constituent d'autant plus un cadre favorable en cas de redémarrage de l'activité.

2. L'économie générale du dispositif de réduction des taxes aéroportuaires

L'équilibre global du dispositif tient en quatre objectifs complémentaires et indissociables :

- relancer le trafic par une relation contractuelle confiante et exigeante avec les compagnies, en premier lieu le groupe Air France qui assure 87% du trafic de la plate-forme, et à ce titre bénéficiaire principal de la baisse de la taxe d'aéroport, y compris sur ses lignes actuelles,
- abaisser comme levier de départ, en sus des baisses de redevances, la taxe d'aéroport affectée aux missions régaliennes de sécurité,
- recadrer le nombre et le financement des lignes en obligations de service public (OSP) pour amorcer et accompagner, à coût constant pour les collectivités et l'Etat, le dispositif,
- et construire un projet devant s'autofinancer à moyen terme par les gains de trafic induits, sans besoin à terme des contributions publiques (2 000 000 de passagers attendus en année N+4).

Précisons que la taxe d'aéroport finance les missions régaliennes confiées au gestionnaire de l'aéroport, mission sûreté (contrôle passagers et bagages), missions de sécurité (pompiers d'aéroport, péril aviaire), missions environnementales (bruit aéronautique). Compte-tenu de sa position et de ses contraintes, Strasbourg est au niveau maximum de 12 € par passager. Une fois sa taxe d'aéroport réduite, l'aéroport de Strasbourg retrouvera son attractivité commerciale et pourra envisager une phase de croissance et de développement de ses dessertes européennes.

Le point d'équilibre du dispositif est trouvé par un désengagement partiel ou total des collectivités des lignes européennes sous obligations de service public et l'affectation des montants ainsi dégagés, à enveloppes globales constantes, à la compensation de la baisse de la taxe aéroportuaire. Ce montage sera à négocier avec l'Etat, garant du dispositif des lignes en OSP.

Le projet nécessite également l'adhésion totale et entière du groupe Air France, premier bénéficiaire de la baisse des taxes sur tout son trafic, existant et à venir. En contrepartie, la compagnie s'engagerait à ouvrir de nouvelles liaisons domestiques et européennes et à développer un nouveau trafic (cf. infra).

Malgré un contexte fortement dégradé pour le groupe, Air France a validé dans le principe le schéma consistant à s'accorder sur des développements et des ouvertures de lignes avec en contrepartie des baisses de taxes et de redevances s'appliquant à toutes les lignes au départ de Strasbourg.

L'objectif est de retrouver le niveau de deux millions de passagers annuels, pour lequel la plate-forme fonctionne de façon efficace et rationnelle, à la fin de la quatrième année du projet.

L'enjeu de l'année de démarrage est d'importance puisque ce sont 280 000 nouveaux sièges, principalement Air France mais aussi Vueling, filiale du groupe Iberia, sur Barcelone, qui seront offerts grâce à ce dispositif, dont des augmentations de capacité sur les lignes vers Toulouse, Nice, Bordeaux, Marseille, et l'ouverture de nouvelles liaisons vers Rome, Vienne, Venise, Biarritz ou encore Montpellier.

Dans cette perspective, Air France a prévu de baser à Strasbourg-Entzheim au 1^{er} juin 2012, en première étape, un nouvel appareil de 76 sièges, et de faire évoluer sa stratégie en baissant les tarifs publics. D'autres destinations, dont Londres, devraient suivre.

Cette relance du trafic par la création de lignes nouvelles aura comme conséquence des charges importantes pour l'aéroport au titre de la compensation des redevances des trois premières années (dispositif temporaire d'exonération).

Les indicateurs de l'opération sont les suivants :

		Indicateurs				Cumul 2013-2015
		2012	2013	2014	2015	
		Année pleine	Contrat triennal			
Développements	Nouveaux sièges AF	343 988	673 470	737 394	737 411	2 148 275
	Nouveaux sièges totaux	404 828	834 410	969 834	1 092 051	2 896 295
Contrepartie au développement du trafic	Baisse de taxe	6,50 €	8,00 €	8,00 €	8,00 €	
	<i>Baisse de redevance</i>	<i>0,50 €</i>	<i>2,00 €</i>	<i>2,00 €</i>	<i>2,00 €</i>	
Financement de la baisse de taxe	Supplément à la taxe reversé par la DGAC	1 670 840 €	1 670 840 €	1 670 840 €	1 670 840 €	
	Financement complémentaire	2 000 000 €	3 000 000 €	2 500 000 €	1 500 000 €	7 000 000 €
	Internationalisation aéroport	500 000 €	1 000 000 €	1 500 000 €	2 500 000 €	5 000 000 €
Résultat économique de l'opération	Compte de résultat aéroport	434 189 €	750 677 €	1 362 028 €	1 462 755 €	3 575 460,80 €

L'effort permettant d'atteindre une baisse significative du niveau des taxes est partagé entre l'aéroport, par l'internalisation des charges, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), par le versement d'un supplément à la taxe, et le bloc constitué des trois collectivités et de la CCI, par l'allocation d'un financement complémentaire.

L'opération fait apparaître, pour l'année de démarrage, un besoin en financement complémentaire de 2 000 000 € (en année pleine) la première année et de 7 000 000 € sur une période triennale. Le portage de ces financements à parité (25% respectivement) par les collectivités (Région-Département-CUS) et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin est envisagé.

L'Etat est partenaire du dispositif à travers le maintien du supplément à la taxe d'aéroport reversé par la DGAC (forfait de 1 670 840 € base année 2011).

En complément, outre l'internalisation d'une partie des missions régaliennes, l'aéroport supporterait une charge de l'ordre de 1 à 2 millions d'euros par année pour compenser la baisse de redevance consentie à Air France et aux autres compagnies aériennes.

Sur la période du 1^{er} juin 2012 au 31 mars 2013 (période de démarrage), les apports de financement seraient de 1 300 000 € pour la DGAC, 425 000 € pour l'aéroport (internalisation) et 425 000 € pour chacune des trois collectivités et la CCIS. En cas d'accord, les crédits seraient proposés lors de la décision modificative n° 1 de juin 2012.

Pour les années à venir, le niveau des contributions sera fonction du succès du dispositif, étant rappelé que l'objectif reste à terme (en année N+4) de parvenir à une opération neutre financièrement pour l'Etat et les collectivités. La taxe sera compensée « au réel », c'est-à-dire uniquement sur le nombre de passagers effectivement enregistrés.

Deux phases seraient à distinguer dans la mise en œuvre des financements :

- pour l'année d'amorçage, du 1^{er} juin 2012 au 31 mars 2013, les financements sont distincts de ceux déjà engagés pour les lignes sous obligations de service public dans le cadre du dispositif actuel qui arrive à son terme à la fin mars 2013, contrairement aux financements des années ultérieures,
- pour les années ultérieures, l'évolution des lignes en obligation de service public devra permettre de poser les transitions indispensables tout en assurant les collectivités d'un équilibre entre leurs interventions, mobilisées sur l'abaissement de la taxe d'aéroport, et celles de l'Etat, s'agissant de la vocation européenne de Strasbourg.

Le processus doit aboutir à une intervention équilibrée des partenaires de la société aéroportuaire, l'Etat, les trois collectivités territoriales et la CCI, sur la période 2013 à 2016.

Le projet correspond à une démarche d'optimisation de l'utilisation des fonds publics en mettant en place un système vertueux réduisant progressivement les contributions publiques, et dans lequel les recettes commerciales générées ont vocation à se substituer à terme aux apports publics pour développer le trafic de la plate-forme.

En l'état du projet, les trois collectivités et la Chambre Consulaire se sont accordées sur le principe d'un soutien à parité de financement au dispositif de réduction des taxes sur une durée de trois ans (2012 à 2014), sous réserve du premier bilan à tirer au terme de la période de démarrage, et sous réserve de la confirmation de la faisabilité juridique du montage.

Elles ont acté en outre le principe de négocier avec l'Etat le maintien de son engagement au regard du dispositif OSP dans la durée de leur propre engagement dans le montage de réduction des taxes.

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

Sur proposition de la Commission de l'Economie, de l'Emploi et du Tourisme, et en accord avec la Commission des Finances et des Affaires Générales, le Conseil Général :

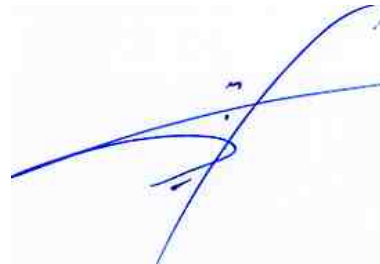
- approuve le principe d'un soutien financier du Département au projet de réduction de la taxe d'aéroport de l'Aéroport International Strasbourg (AIS), selon le montage et le calendrier précisés dans le présent rapport,

- donne mandat à son Président pour négocier avec l'Etat le maintien de son engagement au titre du dispositif des lignes européennes sous obligations de service public (OSP), dans la durée de l'engagement des collectivités en faveur du montage de baisse des taxes,

- renvoie à sa session plénière du 25 juin 2012 la détermination des crédits nécessaires
- donne délégation à la Commission Permanente pour la mise en oeuvre du dispositif et l'approbation des conventions à intervenir, notamment la convention entre la Région Alsace, la CUS, le Département du Bas-Rhin et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin en vue du soutien, à parité de financement des partenaires, du dispositif de réduction des taxes sur la période 2012-2014, étant précisé que cette convention pourrait être signée avant juin 2012.

Strasbourg, le 06/03/12

Le Président,



Guy-Dominique KENNEL