



**Commission de l'attractivité, du développement  
du département et des relations institutionnelles**

**- 111 Transports aériens**

**111 Transports aériens - Propositions  
financières Budget Primitif 2016**

**Rapport n° CD/2016/2**

**Service Chef de file :**

M4 - Coordination infrastructures numériques et transport

**Service(s) associé(s) :**

**Résumé :**

L'intervention du Conseil Départemental dans le domaine des transports aériens relève d'une démarche volontaire, avec pour objectif principal de soutenir la plate-forme aéroportuaire de Strasbourg - Entzheim en maintenant une desserte aérienne de qualité, à partir des différentes capitales politiques et économiques en Europe.

Les crédits inscrits au budget primitif 2016 doivent permettre la poursuite des engagements pris par le Département, soit dans le cadre du contrat triennal Strasbourg capitale européenne, soit dans le cadre de décisions spécifiques comme la contribution à la réduction des taxes aéroportuaires.

<b>Ventilation des propositions de crédits par modes d'action</b>				
<b>Mode action</b>	<b>Section</b>	<b>Libellé Mode d'action</b>	<b>Budget Primitif 2015</b>	<b>Projet Budget Primitif 2016</b>
1111	F	Aéroport d'Entzheim	1 032 625,00	1 032 625,00

La difficulté d'accessibilité aérienne pour se rendre à Strasbourg, en comparaison aux principales capitales européennes (Paris, Bruxelles, Berlin, Prague, Londres, etc.) est un argument régulièrement avancé par les opposants à Strasbourg, tant dans la « bataille du siège du Parlement européen » que par l'ensemble des corps européens amenés à se rendre fréquemment en Alsace.

Malgré la forte concurrence, l'aéroport de Strasbourg-Entzheim bénéficie d'un atout unique.

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 incombe toutefois une responsabilité particulière aux collectivités territoriales : celle de proposer des dessertes nombreuses et variées, permettant une accessibilité convenable depuis l'ensemble des capitales européennes.

Strasbourg accueille une centaine de consulats et de représentations permanentes, ce qui en fait la deuxième ville de la diplomatie en France, et l'une des places incontournables en Europe. Il est donc indispensable de nous investir collectivement pour permettre d'optimiser la desserte à l'ensemble des usagers potentiels de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Il en va de l'attractivité et du rayonnement de notre territoire.

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

Cet important différentiel des taxes, conjugué à la mise en service du TGV Est Européen, a entraîné une baisse substantielle 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 contrer ce contexte difficile, la Région Alsace, 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 six nouvelles compagnies (Volotea, Easyjet, Ryanair, etc.), ainsi que l'ouverture d'une base par la compagnie Volotea avec la création d'une quarantaine d'emplois directs, en plus du développement de nombreuses liaisons low cost 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 loisirs, notamment sur l'international (Europe et bassin méditerranéen).

Toutefois, durant cette période de trois ans, la croissance attendue du trafic Air France ne s'est pas réalisée. Au contraire, le trafic de la compagnie nationale s'est même rétracté. Ainsi, les lignes ouvertes lors du lancement du dispositif de baisse des taxes en 2013 ont rapidement été fermées (Venise, Vienne, Rome) et les perspectives d'augmentation de capacité des appareils ont été largement revues à la baisse (Toulouse et Nice). En outre, la compagnie a globalement diminué son offre sur des lignes historiques très fortes, pour s'adapter à la concurrence des low cost et du TGV (fermeture et mise sur la voie ferrée de la ligne sur Roissy-CDG, contraction des dessertes sur Orly, Bordeaux et Nantes).

Les objectifs de trafic initialement fixés pour ce dispositif de baisse des taxes ne sont donc pas pleinement atteints. Néanmoins, sans ce 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, vraisemblablement proche du dépôt de bilan.

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 baisse de taxe, en parallèle de l'appui au dispositif historique de soutien aux lignes européennes en obligations de service public (OSP) : Amsterdam, Madrid, Prague.

Les partenaires du dispositif ont à l'unanimité reconnu son bien-fondé et la nécessité de le maintenir pour une nouvelle période de trois ans, de mars 2016 à mars 2019. En effet, celui-ci est inclus au chapitre de la desserte aérienne du Contrat triennal Strasbourg Capitale Européenne 2015-2018, au côté des liaisons européennes en OSP.

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 pourrait permettre à l'aéroport de s'approcher de l'autonomie financière.

L'engagement de la collectivité départementale est de 3,44 millions d'euros pour les trois années à venir. Comme précédemment, l'essentiel des financements départementaux ira à la baisse de la taxe d'aéroport, le financement des lignes européennes en obligations de service public restant marginal. Les besoins réels de financement des deux dispositifs, baisse de taxe et liaisons européennes en OSP, seront connus au courant du premier trimestre 2016, pour une mise en place effective des dispositifs en avril 2016.

Un crédit de 1 032 625 €, identique à celui de 2015 est proposé au budget primitif de 2016 au bénéfice de la société d'exploitation de l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim conformément aux engagements pris dans le Contrat Triennal.

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

*Sur proposition de la commission de l'attractivité, du développement du Département et des relations institutionnelles, le Conseil Départemental approuve les propositions d'inscriptions budgétaires pour 2016 dans l'axe d'intervention 111 - transports aériens, pour un montant total de 1 032 625 €.*

Strasbourg, le 21/01/16

Le Président,



Frédéric BIERRY