



Région
Bretagne

Groupe socialiste

13 c, Franz Heller
35700 Rennes
☎ 02 23 21 36 50
☎ 02 23 21 14 39

contact@groupe-ps-bretagne.org

Notes & Arguments

Canal Socialiste

N° 37 - Mercredi 28 Février 2007

La Région propriétaire de quatre aéroports

Lors de la session de février 2007, l'assemblée régionale a donc autorisé le Président à finaliser et à signer les quatre projets de convention de transfert pour les aéroports de Rennes, Brest, Quimper et Dinard. Dans le *Notes et Arguments* du 22 septembre 2006, nous indiquions que cette opération de décentralisation impliquerait selon toute vraisemblance de **difficiles négociations avec l'Etat**. Ce fut si vrai que le Parlement, suite à l'avis très critique de la Commission consultative d'évaluation des charges, n'a eu d'autre choix que de **reporter dans l'urgence, du 1^{er} janvier au 1^{er} mars 2007, la date limite de signature des conventions de transfert...**

Rappelons que la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales stipule dans son article 28 que « *la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'Etat sont transférés au plus tard le 1^{er} janvier 2007* ». A la mi-juin 2006, **la Région délibérait favorablement** en session sur sa candidature au transfert des aéroports de Rennes, Brest, Dinard et Quimper, – sous certaines conditions toutefois. Le Préfet de Région, par un courrier et un arrêté en date du 5 octobre suivant, jugeait cette candidature « **légitime et pertinente** » et y répondait donc favorablement, – mettant ses services « *à la disposition de la Région Bretagne pour préparer les conventions de transfert* ».

C'est alors que la situation se compliqua singulièrement. En gros, les préoccupations de notre institution, sur ce dossier, portaient sur trois points : la définition précise des fonctions, compétences et responsabilités des parties prenantes ; l'unicité des périmètres dévolus à la Région, de manière à permettre un véritable développement de ces plates-formes aéroportuaires ; enfin une juste compensation des charges transférées. **Les négociations se révélèrent donc ardues**, et d'autres collectivités que la nôtre, d'ailleurs, furent confrontées aux mêmes problèmes, à tel point que **l'ARF elle-même montera au créneau**, dans une lettre en date du 23 novembre 2006 adressée au ministre des Transports, Dominique Perben. L'intransigeance du gouvernement n'en fut guère altérée, et les propositions transmises par le Préfet de Région, le 19 décembre suivant, furent d'emblée jugées irrecevables, dans la mesure où **elles ne reprenaient aucune des demandes que nous avons formulées**. Après le report au 1^{er} mars de la date butoir de signature des conventions, une nouvelle phase de négociations s'est donc engagée avec l'Etat, qui a finalement débouché sur **un accord survenu le 26 janvier 2007**.

A quelle répartition de compétences cet accord donne-t-il lieu sur les plates-formes aéroportuaires transférées ?

La loi du 13 août 2004 prévoit **le transfert de certaines missions à la Région**. Il s'agit d'abord de l'aménagement et de l'entretien des installations, des bâtiments, des outillages autorisant l'exploitation commerciale de

l'aéroport. Elle fixe également les conditions d'utilisation de celui-ci, en matière d'horaires ou de redevances par exemple. De même, les conventions de concession en cours, accordées en l'espèce aux Chambres de Commerce et d'Industrie territorialement compétentes, sont transférées à notre collectivité. Celle-ci aura donc en charge leur renouvellement lorsqu'elles arriveront à échéance – Quimper au 31 décembre 2007, Rennes et Dinard en 2009, Brest en 2015 –, ce qui impliquera l'élaboration de nouveaux cahiers des charges aéroportuaires. **D'autres missions seront dorénavant assurées**



par la Région sous l'autorité de l'Etat. Aujourd'hui réalisées par les concessionnaires, leur attribution à notre institution ne résulte pas de l'application de la loi du 13 août 2004. Citons à cet égard la mise en conformité des servitudes et le balisage des obstacles sur les plates-formes, mais aussi certaines opérations de sécurité / sûreté, notamment le sauvetage et la lutte contre les incendies, ainsi que la prévention du péril aviaire. Ces dernières missions sont aujourd'hui financées par la taxe d'aéroport que fixe l'Etat, celui-ci mettant en œuvre un dispositif de compensation dès lors que l'enveloppe ainsi prélevée ne suffit pas à couvrir l'intégralité des coûts engagés.

A l'origine, le maintien d'un tel système, qui concerne trois des quatre plates-formes bretonnes transférées, n'était pas assuré. Il sera finalement pérennisé, l'article 15 de la convention de transfert spécifiant que « l'Etat met en place un dispositif de financement visant à compenser à la Région ou à l'exploitant les coûts au-delà de la taxe d'aéroport ». **L'autorité centrale, enfin, conservera bien sûr un certain nombre de missions « régaliennes »**, liées à la police des aéroports, à la défense nationale, à la sécurité de la circulation aérienne et à la météorologie...

L'intégrité des espaces aéroportuaires sera-t-il respecté ?

Il s'agissait là d'une question fondamentale, qui a été l'objet d'âpres négociations entre la Région et l'Etat. Il nous fallait en effet obtenir la délimitation d'un périmètre permettant d'assurer le fonctionnement optimal de chaque plate-forme et son développement futur. Rappelons que l'article 28 de la loi du 13 août 2004 envisage le transfert des aéroports à l'exception d'un certain nombre d'emprises et installations des services de l'Etat « nécessaires pour les besoins de la défense nationale, de la sécurité de la circulation aérienne, de la météorologie et de la sécurité civile ». Mais, contrairement au domaine portuaire, il n'existe pas, sur le plan juridique, de délimitation précise du domaine aéroportuaire, et les difficiles négociations ont justement porté sur l'importance des emprises et installations jugées non transférables.

A cet égard, les discussions ont permis d'aboutir à un accord acceptable, puisque l'Etat se contente de garder à sa charge les seules enclaves nécessaires

aux missions de ses services, – enclaves qui, au demeurant, ne présentent guère d'intérêt stratégique pour le développement des aéroports.

Les charges transférées sont-elles convenablement compensées ?

L'article 119 de la loi du 13 août 2004 stipule que « les ressources attribuées au titre de cette compensation sont équivalentes aux dépenses consacrées, à la date du transfert, par l'Etat, à l'exercice des compétences transférées, diminuées du montant des éventuelles réductions brutes de charges ou des augmentations de ressources entraînées par les transferts. » Dans les faits, **les montants globaux de dotation de décentralisation pour l'ensemble des aéroports transférés s'avèrent très faibles**. En matière d'investissements, la Direction générale de l'aviation civile prévoit ainsi, pour les quatre plates-formes transférées, une compensation annuelle de 261 094 €, et en matière de fonctionnement de 11 374 €. D'autre part, pour assumer l'ensemble des missions transférées, **le personnel transférable est évalué à seulement 0,9 ETP** (équivalent temps plein), auquel il convient d'adjoindre 0,63 ETP issu des personnels de l'Équipement.

Comment la Région envisage-t-elle l'avenir de ces quatre aéroports ?

Il existe aujourd'hui deux commissions consultatives sur les aéroports. La **commission consultative économique**, dont la fonction première consiste à émettre un avis avant la mise en place de nouvelles conditions tarifaires, sera dorénavant organisée et présidée par la Région. En revanche, **la commission consultative de l'environnement**, qui traite des problèmes liés aux nuisances sonores, restera de la compétence de l'Etat. Concrètement, notre institution souhaite **une remise à plat des dispositifs de concertation et de l'ensemble de la stratégie aéroportuaire bretonne**, en lien notamment avec le futur Schéma régional multimodal des transports et des déplacements. Un **conseil stratégique**, par plate-forme ou à l'échelle régionale, pourrait voir le jour, afin d'étudier les questions concernant le projet d'aménagement aéroportuaire de la Bretagne.

