



## La politique des transports en France, tendances nationales et perspectives européennes

Dominique **BUSSE**REAU \_\_\_\_\_  
*secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer*

Je voudrais vous dire un mot des problèmes de transport, car on ne peut développer l'Europe sans infrastructures de transport appropriées et sans entreprises de transport qui fonctionnent avec régularité. Si vous le voulez bien, un mot d'abord sur les aéroports, puis sur les ports, dans lesquels les Chambres jouent un rôle particulièrement important.

### ● La politique aéroportuaire

Jusqu'à présent, dans notre pays, il n'y a pas eu véritablement de processus de décentralisation pour les infrastructures aéroportuaires, hormis des démarches contractuelles avec des collectivités volontaires. Plus récemment, le transfert des aéroports corses a été engagé à l'occasion de la loi de février 2002. Mais il ne va pas encore jusqu'à son terme dans la réalité, parce qu'un audit sur la domanialité est en cours. Mais les choses sont en train de se faire, même si l'Etat reste encore le responsable en tant qu'autorité concédante du développement, de l'aménagement, de l'exploitation...

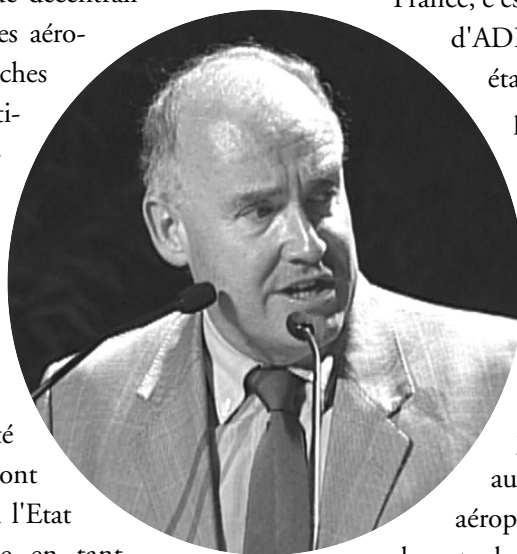
Très paradoxalement, une grande partie des aéroports est portée financièrement par les collectivités territoriales. Les collectivités territoriales paient, et l'Etat décide. Donc, il est important, à nos yeux,


de faire évoluer une situation. Les Chambres de Commerce et d'Industrie, en tant que concessionnaires de l'Etat, jouent naturellement un rôle essentiel dans le développement de ces infrastructures, dont tout le monde s'accorde à dire que globalement nous avons des infrastructures modernes et qu'elles fonctionnent correctement, à la satisfaction des clients.

Naturellement, je mets à part les aéroports de Paris. Charles de Gaulle est un des plus grands aéroports européens et mondiaux. Il a du potentiel de développement, en respectant les impératifs environnementaux. Orly est actuellement sous-utilisé en nombre de mouvements. Le Bourget est spécialisé dans le trafic d'affaires, et puis nous avons les aéroports de la région parisienne. L'intention du Gouvernement est d'entrer dans un processus du type Air

France, c'est-à-dire faire évoluer le statut d'ADP, qui est pour l'instant un établissement public, diminuer progressivement la part de l'Etat et, le jour venu, permettre à Aéroports de Paris de voler de ses propres ailes, si vous me permettez l'expression, dans le vaste monde et d'être un des grands aéroports jouant un rôle mondial au niveau des regroupements aéroportuaires. A part ADP, dans

le reste du mouvement de décentralisation, naturellement, le secteur aéroportuaire sera en première ligne.



 **La responsabilité des aéroports  
d'intérêt régional et local sera transférée  
aux collectivités territoriale**



Les collectivités territoriales se verront confier la responsabilité des aéroports d'intérêt régional et local. L'Etat ne conservera la responsabilité que des très grands aéroports qui jouent un rôle structurant dans la desserte aérienne, notamment internationale, du territoire : ADP, je vous en ai parlé, Bâle Mulhouse au statut franco-suisse, l'aéroport de Strasbourg dont on parle beaucoup, Lyon-Saint-Exupéry, Nice Côte d'Azur, Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux et Nantes, ainsi que les aéroports principaux d'outre-mer avec leurs particularismes. Vous savez qu'outre-mer, il est laissé la possibilité aux collectivités ultramarines d'organiser elles-mêmes leur choix statutaire. Donc, cela dépendra naturellement de l'évolution des collectivités ultramarines. Il y a des cas différents selon les collectivités d'outre-mer.

Le projet de loi de décentralisation qui est actuellement devant le Conseil d'Etat, propose de transférer aux collectivités la quasi-totalité du domaine aéroportuaire de l'Etat. Toute collectivité territoriale ou groupement de collectivités pourra demander le transfert à son profit. Naturellement, nous prévoyons une période transitoire

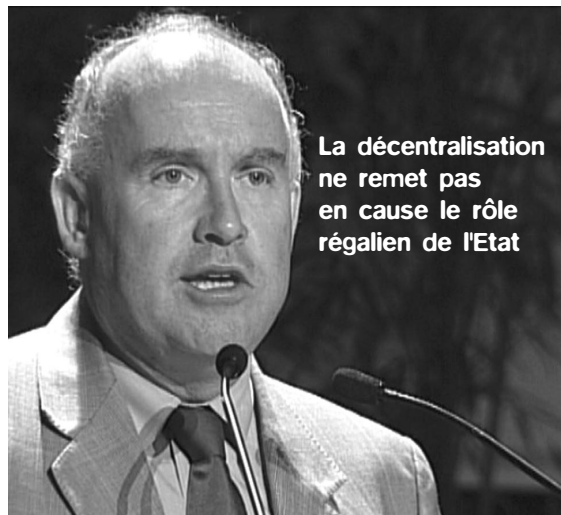
qui devrait courir jusqu'en 2006 et permettre aux collectivités de dialoguer entre elles, afin d'examiner les meilleures configurations de décentralisation en fonction des spécificités locales. La décentralisation ne remet pas en cause le rôle régalién de l'Etat. L'Etat restera le garant et l'acteur de la sécurité et de la sûreté des instal-

lations aéroportuaires. Il poursuivra également sa mission de régulation économique, surtout pour les plates-formes les plus importantes, compte tenu du caractère particulier et monopolistique de l'activité aéroportuaire.

La décentralisation ne remet pas en cause le rôle régalién de l'Etat.

S'agissant du régime de gestion des aéroports le dispositif actuel, qui s'appuie, dans la quasi-totalité des cas, sur des Chambres de Commerce et d'Industrie dans le cadre de contrats de concession, a fonctionné de manière très satisfaisante, tant pour les aéroports de l'Etat que pour les aéroports relevant déjà des collectivités. Il y a une question qu'on a souvent abordée, qui est cette affaire épuisante, énervante et anormale : les concessions de courte durée. Demander au président de l'aéroport de Nice, Francis Pérugini,

de faire des investissements considérables alors qu'il a sous les yeux une concession d'un an renouvelable ou pas, n'est pas sérieux. Sur toutes ces questions, l'UCCEGA et les Chambres de Commerce et d'Industrie ont fait un remarquable travail depuis 1999, dont les études et les propositions ont été résumées



**La décentralisation  
ne remet pas  
en cause le rôle  
régalién de l'Etat**

dans un Livre blanc paru en décembre dernier. Je dois dire que nous nous sommes fortement inspirés de ces travaux pour alimenter nos réflexions sur la décentralisation et sur le régime de gestion des aéroports. Pour les aéroports qui seront décentralisés, il appartiendra à chaque collectivité territoriale devenue compétente



de déterminer comment elle souhaite faire évoluer à terme le régime de gestion de la plateforme considérée. Pour permettre une bonne transition, il sera proposé au Parlement que les gestionnaires actuels demeurent en place pendant un certain temps à compter des transferts définitifs. Pour les grandes plates-formes, celles qui resteront de la compétence de l'Etat, nous allons modifier, rénover le système de gestion.



### **Vers des sociétés aéroportuaires de droit privé**

La solution que nous privilégions, qui rejoint d'ailleurs les propositions de l'UCCEGA, sinon en totalité, du moins dans leurs principes, vise à constituer des sociétés aéroportuaires de droit privé, dont l'actionnariat associerait l'Etat, les collectivités territoriales intéressées et les Chambres de Commerce et d'Industrie. A terme, une partie de la part de l'Etat pourrait accéder, peut-être même un jour la totalité, au secteur privé. Cela voudrait dire que nous nous trouverions dans des grands aéroports gérés avec la même réactivité que toute entreprise.

Cela placerait les aéroports français à égalité avec leurs homologues européens qui sont dans cette situation. Ces sociétés seront soumises, au travers de la délégation du service public qui leur sera accordée, à un cahier des charges qui permettra de garantir les obligations et les objectifs du service public, et de mettre en œuvre les poli-

tiques nationales. Ces sociétés qui seront en situation monopolistique resteront soumises à une régulation économique. Mais elles bénéficieront d'une large autonomie de gestion. Dans un aéroport ou une société de ce type, on pourra trouver la Chambre de Commerce et d'Industrie des deux côtés :

- dans le capital, si elle veut jouer un rôle à côté de la région, des départements, des grandes villes, de l'Etat pour les très grands aéroports, et seulement à côté des collectivités pour les moyens et plus petits,
- comme gestionnaire, si elle souhaite continuer à assumer la gestion dans le cadre d'une nouvelle convention avec la nouvelle société.

L'objectif est d'avoir un grand nombre de plateformes en France répondant aux besoins de déplacement des entreprises, aux besoins des transporteurs.

Il faut également que dans tous ces aéroports, nous ayons tous les types de compagnies. Cela me permet de dire un mot sur les problèmes des compagnies à bas coûts. Quel est actuellement le paysage aérien français ? Il est simple. Vous avez une très grande compagnie qui

est Air France, qui sera privatisée dans les semaines ou les mois à venir, avec une option qui est de savoir si elle réalise une entité commune avec la grande société aéronautique qui est la société néerlandaise KLM. Comme vous avez pu le voir dans la presse, il y a actuellement des conversations très fortes entre les deux entreprises. Avec ou sans KLM, la vocation d'Air France est d'être privatisée. La loi a été votée par le Parlement.



**Le rôle des CCI devrait se renforcer**



### Les compagnies régionales ont toute leur place

Se pose ensuite le problème des compagnies régionales. Vous savez qu'actuellement, nous vivons une difficulté, les Montpelliérains et les Niçois le savent bien, avec la compagnie Air Littoral qui est entrée dans une phase d'observation. Nous souhaitons que cette compagnie qui est une bonne compagnie, qui a de bons fondamentaux, redémarre. Et nous ferons donc tout pour l'aider. Il y a une place pour les compagnies régionales. Louis Giscard d'Estaing se préoccupe beaucoup, comme le président de la Chambre régionale d'Auvergne et tous les élus d'Auvergne, de l'aéroport de Clermont-Ferrand. Il y a eu de gros investissements que vous avez réalisés, Président. On voit bien qu'on a besoin de compagnies régionales, bien sûr, des filiales régionales d'Air France, Brit Air, Flandrair, tout ce qui est rentré dans la compagnie nationale, mais également des compagnies comme Air Littoral ou comme d'autres qui ont un rôle à jouer dans ce domaine.

Troisième niveau de compagnies : les low costs. J'ai reçu, avant-hier, Monsieur O'Leary, le patron de Ryanair qui a repris, comme vous le savez, Buzz qui était une filiale de KLM. Il y a naturellement l'affaire de Strasbourg. Je ne sais pas si le président de la Chambre de Strasbourg est

parmi nous. Tout cela fait partie de l'actualité. Le Gouvernement est favorable au développement des compagnies à bas coûts pour des raisons extrêmement simples. C'est d'abord que sur un grand nombre de plates-formes telles que Bergerac, La Rochelle, Poitiers, etc., on voit bien que sans les compagnies à bas coûts faisant un trafic, en particulier avec la Grande-Bretagne, il n'y aurait pas de trafic du tout. Et on voit bien l'impact touristique de ces compagnies et les gens qu'elles amènent dans nos régions en matière touristique, d'achats de logements. Elles permettent également à toute une clientèle française et européenne d'avoir accès à l'avion grâce aux prix bas.



**Les low costs  
ont une utilité  
économique  
certaine**

Il convient cependant de faire attention à ne pas sortir des règles de droit public et de gestion. C'est la raison pour laquelle Francis Mer a demandé à la Direction de la Concurrence et des Prix de mener une enquête sur les coûts, et que j'ai demandé, avec l'appui de Gilles de Robien, à la Direction Générale de l'Aviation Civile,

de regarder si tout allait bien dans le domaine de l'application des lois. De toute manière, nous sommes sous le contrôle de l'Europe. Et vous voyez bien que ce qui est plus difficile pour Ryanair, ce n'est pas tellement l'affaire de Strasbourg et la suppression du vol de Strasbourg suite à la décision du tribunal administratif de Strasbourg, en attendant les résultats de la cour administrative d'appel de Nancy, c'est



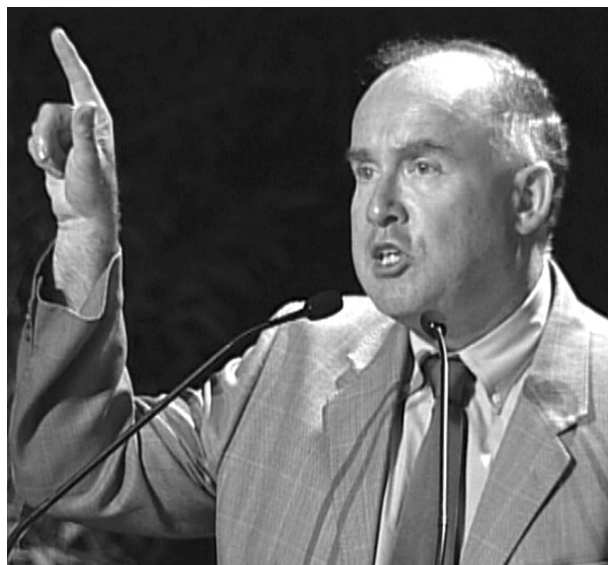
la procédure entamée en Belgique visant Charleroi. Si la Commission européenne prenait une décision négative à l'égard des compagnies à bas coûts, en s'appliquant à l'ensemble de l'Europe, elle poserait un problème considérable.

Et l'autre point, ce sont les sujets environnementaux. Qu'est-ce qui peut empêcher, demain, le transport aérien de se développer dans le monde ? C'est l'opposition des populations autour des aéroports au développement des plates-formes aériennes. Il faut donc que nous trouvions tous les moyens de concilier le développement économique et le respect des riverains. En effet, chacun a envie d'un aéroport, surtout chez le voisin. Chacun a envie de travailler dans un aéroport et d'habiter à côté, mais sans avions. Il faut essayer de bien traiter ces questions, avec la même exigence que pour les questions de sécurité et de sûreté.

Pour en terminer sur les aéroports, il y a vraiment plus qu'un créneau, en langage aérien, pour les Chambres. A l'issue de ce processus, je ne vois pas les Chambres dépossédées de tout ce qu'elles ont fait de remarquable dans ce domaine. Je les vois, au contraire, encore plus présentes des deux côtés. Certaines ont peut-être envie de rentrer dans le capital des sociétés de droit privé qui se créeront pour les très grands aéroports à vocations internationale et européenne.

### ● La politique portuaire

En ce qui concerne les ports, nous revenons de loin, puisque nous avons un très grand chapelet de ports sur nos rivages, pas forcément avec l'activité qu'on souhaiterait. La France est tombée, c'est invraisemblable, au 29<sup>e</sup> rang mondial de la flotte marchande. Nous sommes en train de préparer les modifications du registre maritime du pavillon français pour reprendre la place qui est la nôtre.



On distingue trois types de ports : les ports autonomes qui relèvent de l'Etat, les ports d'intérêt national qui sont très souvent gérés par les Chambres de Commerce et d'Industrie et les ports décentralisés qui ne représentent qu'une petite part du trafic. Nous allons faire bouger les choses pour les ports auto-

nomes et pour les ports d'intérêt national. Dans le projet de loi de décentralisation, nous allons transférer, si le Parlement le veut bien, au plus tard en 2006, aux collectivités, et principalement aux régions (mais cela pourrait être le cas des départements ou des groupements de communes), l'ensemble des ports d'intérêt national. En effet, nous considérons que les collectivités qui, d'ores et déjà souvent, paient une partie importante des investissements, sont aussi et certainement plus aptes que l'Etat à assumer le développement de l'activité portuaire en étant au contact avec le territoire qu'elles gèrent. Je crois qu'il ne doit



pas y avoir de crainte pour les Chambres de Commerce, d'abord parce que vos relations avec les élus de vos régions sont des relations très étroites, et d'autre part, parce que le métier qu'ont acquis les Chambres de Commerce, en tant que concessionnaires, fait qu'elles seront en première position lorsqu'il s'agira de prendre les décisions de gestion. Naturellement, les collectivités locales peuvent changer le mode de gestion et changer de concessionnaire. Mais je crois que vu l'importance de votre rôle, il n'y a pas de soucis à se faire. Et s'il y en a, il faut les traiter dès maintenant, pour éviter qu'ils ne se posent le moment venu.

Je voudrais également vous dire qu'on va faire bouger les ports autonomes. Actuellement, les ports autonomes français vont bien. On parle de l'économie qui est difficile. Quand on regarde le trafic de conteneurs du port du Havre ou le trafic du port de Marseille, les tendances sont extrêmement positives. L'armement français est en train de prendre une part fondamentale dans le trafic avec la Chine, en particulier en matière de conteneurs. Donc, le trafic des ports français, dans une période de récession économique, est actuellement excellent, en tous cas pour la plupart d'entre eux. Mais nous voulons moderniser ces ports autonomes.



**Vers une plus grande implication  
du monde économique  
dans la gestion des ports autonomes**

Nous allons renouveler la composition des ports autonomes avec une plus grande implication des chefs d'entreprise et du secteur économique dans le processus de décision. Et pour ce faire, je souhaite qu'on y retrouve dans les conseils d'administration, plus qu'actuellement, les Chambres

de Commerce et d'Industrie. Je disais souvent à Alain Juppé : "Ce que je reproche au port autonome de Bordeaux, ce n'est pas tellement qu'il soit un port, mais c'est qu'il soit vraiment autonome.". On va faire en sorte que les ports autonomes travaillent avec leurs élus et travaillent avec la force économique qui les entoure.

Voilà ce que je voulais vous dire pour vous montrer que la décentralisation, ce n'est pas le désengagement de l'Etat, mais c'est la prise de pouvoir par celles et ceux qui, sur le terrain, assument des responsabilités politiques et économiques. Dans tout cela, je crois du fond du cœur que les Chambres de Commerce et d'Industrie ont un rôle privilégié à jouer. C'est en tout cas, au nom du Premier Ministre et de Gilles de Robien, ce que je souhaitais vous dire ce matin.

**Christian SAINT-ETIENNE** \_\_\_\_\_

Avant la conclusion finale de Jean-François Bernardin, y a-t-il une ou deux questions de la salle au Ministre ?

**Jean FEMENIA** \_\_\_\_\_

*Président de la Chambre de Commerce  
de la Haute-Corse*



Avec la Chambre de Commerce de la Corse du Sud, nous gérons l'ensemble des ports et aéroports de l'île. Heureusement, nous ne faisons pas partie des grands aéroports promis à la privatisation ou à la société aéroportuaire. En effet, il est évident que pour la Corse, les ports et aéroports doivent être gérés par des établissements publics, par les Chambres de Commerce, pour répondre aux besoins de chacun d'entre nous, de notre



population. Il est prévu que les collectivités territoriales aient à prendre la relève de l'Etat en ce qui concerne la propriété des ports et aéroports, mais particulièrement pour les aéroports. Le problème qui se pose à nous qui sommes en avance, puisque la collectivité territoriale, depuis le 22 janvier 2002, s'est vue transférer, sans qu'elle le demande, la propriété des aéroports, c'est d'avoir la certitude que la loi Sapin ne s'applique pas aux aéroports de Corse pas plus qu'aux autres aéroports, que la collectivité territoriale pourra, sans aucun problème et sans appel d'offres, donner la gestion des ports et aéroports aux Chambres de Commerce, comme elle l'avait jusqu'à présent. C'est aussi de pouvoir donner des concessions assez longues de telle façon que l'on puisse travailler dans la durée.

**Francis PERUGINI** \_\_\_\_\_

*Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice Côte d'Azur*



Je voudrais remercier Dominique Bussereau, car nous avons l'avantage d'avoir un ministre qui connaît bien la question et avec qui nous travaillons depuis de nombreuses années, déjà

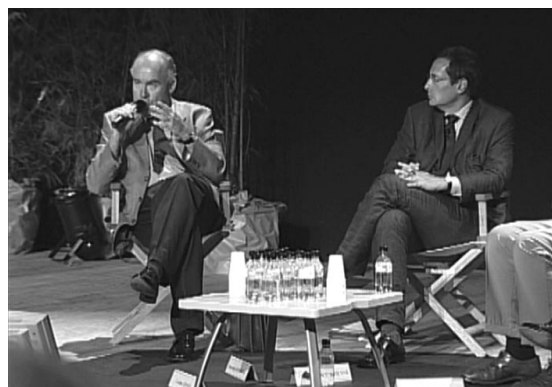
quand il était président d'Avenir Transport. Avec ses équipes, il a été très à l'écoute du travail qui a été fait par les Chambres de Commerce et je pense qu'il faut lui rendre hommage. Effectivement, il a tenu compte des remarques que nous avons pu faire. Je note avec plaisir qu'un certain nombre de nos propositions ont été retenues.

Monsieur le ministre, vous avez dit que les Chambres étaient reconnues dans leur rôle car elles savent gérer et développer. Vous avez dit

également que les CCI pourraient entrer dans le capital. Mais vous savez pertinemment que les Chambres de Commerce et d'Industrie ne sont pas riches. L'Etat va-t-il en tenir compte ?

Par ailleurs, en matière de transport, ce qui compte actuellement, ce n'est pas la distance, mais le temps. Les entreprises et nos clients ont besoin de se déplacer vite. En conséquence, l'Etat doit être très attentif à la desserte au niveau multimodal de nos régions. J'ai bien noté que les low costs sont maintenant intégrés dans le paysage, qu'il est important d'avoir la concurrence et que nos entreprises aient la possibilité de se déplacer au meilleur prix. En conséquence, il faut engager une réflexion de fond sur la distribution des créneaux horaires dont personne n'est propriétaire, si ce n'est l'Etat.

**Dominique BUSSÉREAU** \_\_\_\_\_



Juste un mot pour répondre à Francis Perugini, en te remerciant de tes propos amicaux. Le problème des créneaux, c'est que c'est une espèce rare. A Orly, Bernard Bosson, sous l'autorité d'Edouard Balladur, avait décidé la possibilité de faire 250 000 mouvements. On en est bien loin. Donc, il y a aujourd'hui possibilité, pour les compagnies qui veulent venir à Orly, de prendre des créneaux, aussi bien à Orly-Ouest



qu'à Orly-Sud, pour des dessertes de toute nature. Là où c'est plus compliqué, c'est à Roissy malgré les récents investissements. Ensuite, on se heurte aux difficultés. Tu connais mieux que moi la difficulté de gestion de l'aéroport de Nice Côte d'Azur, son implication dans le territoire, ses procédures d'atterrissage sur la Riviera très complexes pour les équipages. Nous voyons bien à Nice la nécessité de fortifier l'aéroport, de développer des liaisons nouvelles entre l'aéroport et le reste de la France, mais également qu'il faudra bien que nous ayons une réflexion sur une desserte multimodale. Je sais l'intérêt que portent les élus de la Côte d'Azur, comme les élus de Provence, à la poursuite de la ligne TGV à l'Est de Marseille, vers Toulon et Nice. En effet, nous avons besoin, en plus de l'avion, de la capacité de masse du TGV pour desservir cette région aussi importante pour l'économie française et l'économie touristique qu'est la Côte d'Azur. C'est pourquoi il faut développer l'inter modalité.

Il est clair, par exemple, que si Air France et KLM vont au bout de leur démarche, nul ne le sait, les deux aéroports de Roissy et de Schiphol seront, à terme, complémentaires. Comme, en plus, il sont tous les deux reliés par le TGV, avec une gare dans l'aéroport de Schiphol et une gare dans l'aéroport de Roissy, on peut aussi envisager qu'un certain nombre de liaisons d'aéroport à aéroport ne se fassent pas par l'avion, mais par le TGV, à condition de trouver toutes les conditions propices à l'inter modalité.



**Jean-Marie BERCKMANS**

*Président CCI Bayonne Pays Basque - CRCI Aquitaine*



Monsieur le ministre, cette nouvelle Europe à 25 a besoin de communication fluide, facile, de sécurité et, autant que faire se peut, en respectant l'environnement. Est-ce qu'on ne

pourrait pas imaginer de se mettre tous d'accord, en Europe, sur une carte où on définirait où créer les grands réseaux ferroviaires européens avec l'émission d'un emprunt au niveau de l'Europe, de façon à pouvoir payer ces infrastructures, qui, aujourd'hui, nous font défaut ?

**Dominique BUSSEREAU**

C'est une bonne question. Avoir une vraie carte européenne des infrastructures, c'est ce à quoi nous voulons arriver. On voit bien la complémentarité entre les aéroports, entre les différents pays et la nécessité que le réseau TGV soit maillé au niveau européen.

Vous êtes dans le Pays Basque. Les Espagnols, de l'autre côté, sont en train de rénover profondément leur réseau ferroviaire. Si le TGV arrive à Bordeaux, ce qui est notre premier objectif, il faudra bien envisager de le relier directement avec le réseau basque. Naturellement, pour développer les infrastructures, il faut que nous ayons un vrai plan européen, qui va être d'autant plus complexe à faire que l'Europe



va s'élargir. Nous aurons, l'année prochaine, dix nouveaux pays qui sont dans des conditions d'infrastructure de 20 ou 30 ans en retard. Ces pays vont également demander à être mis à bon niveau. Les crédits européens vont aussi aller de ce côté-là. Il faut également, sur le plan européen, que nous trouvions de nouveaux modes de financement pour les infrastructures. Pour parler clair, dans un pays comme la France, avec la richesse de l'Etat qui est la sienne, même quand les régions et les départements participent comme c'est le cas pour le TGV Est, nous réalisons une ligne de TGV tous les 7 ou 8 ans, et 100 à 150 kilomètres d'autoroutes, chaque année, malgré le régime des concessions, ce qui est bien en deçà des besoins.

En matière aéroportuaire, il faut lancer le projet Notre-Dame des Landes, entre Nantes et Rennes. Il faut développer un certain nombre de plateformes aéroportuaires. Le réseau TGV actuel a besoin d'être complété vers Bordeaux, le Rhin-Rhône vers la Bretagne, vers l'Alsace. Je pourrais citer de nombreux exemples. Pour faire, il faut de l'argent. Si nous ne mobilisons que des ressources purement nationales, nous risquons de créer des problèmes de distorsion de concurrence. C'est un beau sujet qui est posé à l'Europe. Cela fait également partie des projets de réforme de l'Europe que le Président Giscard d'Estaing a initié, pour que l'Europe se donne les cartes et les institutions aptes à prendre les grandes décisions économiques.

