Comment le plan de développement de l'aéroport de Dole/Jura est devenu une formidable pompe à fric pour les compagnies aériennes !

Avec le vote le 7 juin prochain par l'assemblée départementale de nouveaux crédits pour l'aéroport dolois, le conseil général du Jura aura dépensé plus de 10 millions d'euros dans cette infrastructure depuis 2009.

Le département prend ainsi en charge une bonne partie des dépenses de fonctionnement de l'aéroport (environ 2,74 M€ depuis 2009), la quasi-totalité des investissements (4,35 M€), la promotion des lignes aériennes (2,53 M€) ainsi qu'une partie importante du prix du billet des passagers. Tout cela pour le plus grand bénéfice des sociétés privées : Compagnies aériennes et Kéolis Airport.

L'extrême générosité du conseil général avec l'exploitant de l'aéroport

Le conseil général se montre d'abord extrêmement généreux avec l'exploitant de l'aéroport regroupant la Chambre de Commerce et d'Industrie et Kéolis Airport. Ainsi, en 2011, les subventions publiques représentaient plus de 60 % du budget de la Société d'Exploitation de l'Aéroport de Dole/Jura (SEADJ). Pour ce même exercice, le département a même versé une contribution à la SEADJ de 10 % supérieure à celle qui était inscrite dans la convention de Délégation de Service Public (DSP). Cette aide était même supérieure de 58 % aux prévisions pour 2012. Pour 2013, nous sommes déjà à un écart supérieur de 12 %.

Comme si cela ne suffisait pas, Christophe Perny a récemment annoncé son intention de renégocier la DSP pour *« formaliser une prise de risques commune sur l'objectif défini et permettre une juste rémunération de l'exploitant !»* Le 3 décembre dernier, le conseil général votait un crédit de 300 000 € destiné à combler le déficit d'exploitation enregistré en 2012 par la SEADJ.

On s'explique mal cette extrême générosité des élus à l'égard d'une société de droit privé qui connaissait parfaitement les risques financiers liés à la gestion d'un équipement de ce type.

Comment le conseil général rempli les poches des compagnies aériennes ?

Les compagnies aériennes, elles aussi, bénéficient largement des crédits publics. Ryanair perçoit notamment une commission sur chaque passager transporté de l'ordre de 15 à 20 €. La compagnie a également négocié une baisse importante des redevances que la compagnie doit régler à la SEADJ. En prime, le département assure la promotion des lignes de la compagnie irlandaise. Cette dernière est donc gagnante sur toute la ligne. Depuis deux ans, l'aéroport de Dole-Jura est ainsi devenu une magnifique pompe à fric pour ces sociétés privées ! En contrepartie de ces largesses de la collectivité, le président Perny assure que Ryanair doit faire la promotion du Jura. Il est toutefois bien difficile de trouver trace de ces compensations.

Le modèle de développement de l'aéroport jurassien conduit à une impasse fatale. La majorité de gauche a mis en marche un processus qui oblige le conseil général à mettre toujours plus d'argent dans cet équipement faute de quoi il serait condamné à péricliter. Ce système aberrant se résume par cette formule : Plus le trafic passager augmente et plus la collectivité doit mettre la main à la poche. Illustration : Dans ses négociations avec Ryanair qui représentait plus de 60 % du trafic en 2012, le conseil général doit financer les campagnes de promotion des lignes régulières de la compagnie. Cela se traduit par un accroissement du nombre de passagers. Cette hausse du trafic engendre une augmentation importante des dépenses de fonctionnement de l'aéroport qui sont, là encore, à la charge de la collectivité. Ce système apparaît encore plus tordu lorsque l'on sait que la compagnie perçoit en plus une *"commission"* de l'ordre de 15 à 20 € pour chaque passager transporté ! Au final, on peut estimer que la collectivité débourse près de 40 € par passager. Un chiffre à comparer au prix du billet pour un aller simple sur la ligne Dole/Londres par exemple qui, dans certains cas, n'excède pas 12 € taxes et charges comprises ! Inutile de préciser que pour la société de Michael O' Leary c'est le jackpot assuré ! Il en est tout autre pour les contribuables jurassiens qui devront chaque année débourser plusieurs millions d'euros pour cette pompe à subvention.

S'ajoute à cela les nombreux investissements financés par le conseil général sur l'aéroport que l'on peut chiffrer à près de 5 M€ depuis 2009. La baisse des redevances obtenue par les compagnies aériennes entraîne par ailleurs un manque à gagner important pour la SEADJ et que le conseil général comble comme ce fut le cas en 2012.

L'absence de contrepartie des compagnies aériennes ?

En échange de cette manne publique, les compagnies aériennes n'offrent aucune garantie quant à la pérennité des lignes aériennes. Des liaisons programmées pour une durée n'excédant pas quelques mois. La mise en place de nouvelles lignes ou le maintien

de celles existantes, fait l'objet d'âpres négociations dont on peut penser qu'elles sont toujours plus favorables aux compagnies qui se montrent souvent encore plus gourmandes. Ces dernières sont en position de force lors de ces tractassions face à un conseil général contraint d'amortir les millions déjà engloutis dans le projet et à un président de conseil général qui n'a qu'un seul objectif : Faire du chiffre, quel que soit le prix à payer. Les élus sont ainsi condamnés à répondre favorablement aux nouvelles exigences des compagnies qui n'hésitent pas à menacer de quitter Dole pour un autre aéroport si elles n'obtiennent pas satisfaction. Ryanair est passé maître dans ce type de marchandage aux subventions publiques et sait se montrer particulièrement persuasif pour obtenir satisfaction !

Plus étonnant encore, dans certains cas, les compagnies aériennes ne respectent même pas leurs engagements contractuels. A trois occasions déjà, deux d'entre elles n'ont pas hésité à mettre fin, du jour au lendemain, à une ligne régulière qu'elle ne jugeait plus assez rentable. A chaque fois, elles n'ont même pas pris la peine d'avertir l'aéroport ou le conseil général. Et étrangement, ni les élus, ni l'exploitant n'ont protesté pour dénoncer cette attitude cavalière et exigé le versement de pénalités pour rupture unilatérale de contrat de la part de ces prestataires qui ont largement bénéficié des deniers publics.

L'activité de l'aéroport est donc totalement tributaire des compagnies aériennes qui vont jusqu'à imposer au département certains investissements (aérogare, parking…). De leur côté, elles ne fournissent pas la moindre garantie quant à la pérennité de leurs lignes régulières ce qui ne va pas sans soulever de fortes inquiétudes quant à l'amortissement des investissements.

Quel développement économique ?

Pour justifier ce subventionnement massif de cet aérodrome, plus de 10 M€ en 4 ans, les promoteurs du projet mettent en avant la création d'une dizaine d'emplois sur l'aéroport. Un nombre finalement bien modeste au regard des sommes en jeu.

Les retombées locales apparaissent elles aussi bien minces pour l'heure au regard de l'immense effort financier consenti par les contribuables jurassiens. Même les agences de voyages de la région, qui devraient pourtant se frotter les mains de la hausse du trafic, pâtissent de la présence de Ryanair qui n'a aucunement besoin de leurs services en vendant ses billets d'avion sur son propre site Internet.

La clientèle de l'aéroport est très majoritairement locale. Cet équipement permet donc surtout aux Franc-comtois et aux Bourguignons d'aller dépenser leur argent à l'étranger. La politique de promotion de l'aéroport n'est d'ailleurs axée que dans cette unique direction alors qu'il conviendrait au contraire de faire venir des gens de l'extérieur dans le département !

A cela s'ajoute la concurrence fratricide entre les aéroports de Dole et de Dijon. Chacun en convient, la proximité de ces deux infrastructures aéroportuaires est

suicidaire. Dans le meilleur des cas, l'une des deux structures disparaîtra, dans le pire des scénarios, les deux pourraient périr avec à la clé un formidable gâchis ! Et, depuis des décennies, personne n'a osé intervenir pour raisonner les élus locaux sur ce non sens.

Comble de l'absurde, c'est un président de conseil général de gauche qui s'est acoquiné avec ce qui se fait de pire en matière de low-cost. Et, depuis deux ans, celui-ci dilapide par millions l'argent des contribuables dans un projet auquel il était fermement opposé lorsqu'il siégeait dans l'opposition. Tout cela, en se moquant royalement des règles européennes sur les aides publiques aux entreprises privées et de celles relatives aux marchés publics.

Jusqu'à quand cela va-t-il durer ? Certainement moins longtemps que les impôts !