



Association Nationale d'Élus

Gonesse, le 5 octobre 2015

Note sur la société Aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB)

Après la privatisation partielle de la société gestionnaire de l'aéroport de Toulouse-Blagnac au printemps 2015, avec la vente par l'État de 49,99 % des parts au consortium chinois Symbiose, les collectivités publiques restent majoritaires : 25 % pour la CCI, 10,01 % pour l'État, 5 % chacun pour le département, la région et la Métropole.

Le premier Conseil de surveillance du 5 mai 2015 a permis d'installer les nouveaux actionnaires et de porter à la présidence Mme Idrac, ancienne secrétaire d'État aux Transports dans le gouvernement Juppé (1995-1997). Ce premier conseil en présence des actionnaires chinois s'est déroulé dans une ambiance courtoise, avec le rappel de la part des collectivités d'une forte vigilance quant au développement du trafic dans le respect de l'environnement et de la santé des riverains. La présidente a fait part de son souhait d'une « stratégie raisonnée, basée sur un développement durable avec l'adhésion de tous, y compris des salariés ». Quant au principal représentant du group Symbiose, M. Cheng, il s'est dit confiant et a rappelé son « engagement de faire croître le nombre de salariés avec le trafic ».

Le deuxième Conseil de surveillance, le 23 septembre, s'est déroulé dans une ambiance plus tendue, notamment lors de la présentation des perspectives de trafic : passage de 7,7 millions de passagers en 2015 à 9,6 millions à l'horizon 2020, avec en corolaire un nombre de mouvements d'avions (commerciaux + constructeurs) qui passerait de 92 000 à 100 000 de 2015 à 2020, alors que le nombre de mouvements a baissé régulièrement au fil des 10 dernières années, en raison d'une augmentation sensible de l'emport moyen. Dans les perspectives, est également évoquée une variante « upside case » qui porterait le nombre de passagers à 11,3 millions et le nombre de mouvements à 111 000 en 2020. Cette option nécessiterait l'arrivée sur la plate-forme de Ryanair (27 nouvelles lignes entre 2016 et 2020) et l'obtention de nouveaux droits à trafic pour la création de lignes régulières vers la Chine. Face aux réactions des collectivités, inquiètes de ces courbes à forte pente, le plan d'affaires 2016-2020 sera retravaillé pour une nouvelle présentation en décembre 2015. En revanche, le plan d'investissement a été adopté. Ce plan prévoit une restructuration de l'intérieur de l'aérogare, afin de porter la capacité de 8 à 12 millions de passagers et de créer une nouvelle et unique zone commerciale dans laquelle passeront 100 % des passagers (système Ikéa). Ce plan prévoit également des opérations immobilières et notamment un projet d'hôtel de 150 chambres devant l'entrée de l'aérogare. L'objectif est d'augmenter très rapidement les recettes commerciales extraaéronautiques (entre 5 et 12 % par an selon les scénarii).

Dans ce plan d'investissement apparaît aussi une maîtrise des coûts opérationnels de la société, avec notamment une évolution des « charges » de personnel de seulement 2,1 % par an, alors que le

contrat de régulation économique (CRE) prévoyait une progression de 3,6 % par an... ce qui laisse entrevoir une volonté de compression des effectifs, alors que tous ces projets créent déjà une augmentation sensible de l'activité.

En conclusion, alors que prévalait depuis des années une démarche consensuelle des différents acteurs du territoire pour une croissance raisonnée et durable de l'aéroport (qui n'a jamais eu recours aux aides des collectivités pour financer son propre développement), l'arrivée d'actionnaires privés se traduit par une orientation des investissements vers la recherche de profits immédiats, de nature à dégrader le climat social au sein de l'entreprise et de nature à exaspérer les riverains de cet aéroport situé dans un environnement très urbanisé.

Le conseil départemental de la Haute-Garonne, qui s'est prononcé lors de sa session d'installation du 3 avril contre la privatisation de l'aéroport, a pris récemment l'initiative de réunir l'ensemble des collectivités pour une table ronde qui se tiendra vers la fin du mois d'octobre. L'objectif de cette démarche est d'étudier la faisabilité de se porter acquéreur des 10,01 % des parts de l'État avec également la participation de Wised (une plateforme toulousaine de financement participatif). Il s'agit de garantir le maintien du capital de la société gestionnaire de l'aéroport sous maîtrise publique, avec un total de 50,01 % des parts.

PASCAL BOUREAU
Vice-président de Ville & Aéroport