

LIGNE AERIENNE : DES PISTES A ETUDIER DES CHIFFRES A MEDITER

René Souchon, Président du Conseil régional d'Auvergne, souhaite apporter quelques précisions sur les déclarations du Président du Conseil général du Cantal relatives à la ligne aérienne Aurillac/Paris.

Contrairement à ce qu'affirme Monsieur Descoeur, il ne s'agit pas pour la Région de décider un quelconque rabattement sur Clermont -Ferrand.

Cette « position non concertée et sans appel » selon les termes impropres du Président du Conseil général n'est qu'une proposition qui doit faire l'objet d'études sérieuses car aucune piste de travail ne doit être écartée au regard de l'importance des enjeux pour le territoire cantalien.

Il appartient à l'ensemble des parties réunies au sein du comité de gestion de discuter ses propositions et de mener des études adaptées. L'hypothèse d'un rabattement sur Clermont-Ferrand peut générer des économies d'échelles tout en maintenant une vraie qualité de service. Il pourrait en être de même d'une extension de la délégation de service public récemment opérée pour l'aéroport de Clermont-Ferrand. René Souchon ne peut se résoudre au financement d'un déficit pérenne en progression, alors que toutes les solutions potentielles qui s'offrent aux acteurs n'ont pas fait l'objet d'études approfondies.

Si une coopération durable avec les infrastructures aériennes de la capitale régionale est possible et économiquement profitable alors pourquoi la refuser d'emblée.

Il ne s'agit pas « de privilégier le développement de la seule plate forme aéroportuaire de Clermont Aulnat » mais bel et bien de défendre les intérêts de l'agglomération d'Aurillac et du Cantal au sein du territoire auvergnat, tout en faisant jouer les solidarités régionales.

.../ ...

Contact presse

Zakia Douakha – 04.73.31.93.58 – 06.37.66.79.26 – presse@cr-auvergne.fr
Conseil régional d'Auvergne – BP 60 – 63402 Chamalières cedex

.../...

René Souchon rappelle qu'avec à peine plus de 18 400 passagers en 2007, le taux de remplissage de l'avion qui exploite actuellement la ligne (ATR42) est inférieur à 40%. Cela signifie clairement que l'accès au grand public du mode de transport aérien n'a pas été permis notamment du fait de l'insuffisance d'offres de produits touristiques et que l'envolée du prix du carburant rendra cet accès encore plus difficile à l'avenir.

Alors que la masse de subvention des collectivités locales initialement prévue aura atteint en 2007 un total de 984 000 € (CABA, Conseil Général, Conseil Régional), cela signifie que chaque passager a coûté au cours de l'année écoulée plus de 53 € au contribuable local sans parler de la part encore plus importante supportée par le contribuable français. Compte tenu des financements complémentaires destinés à combler le déficit à compter du 1er juin 2008, le coût d'un passager pour les contribuables des collectivités concernées atteindra 85 euros.

En outre, des incertitudes planeraient sur l'avenir des financements de l'Etat, ce qui n'aurait pour conséquence que d'alourdir la note.

Le rôle des élus est d'anticiper l'avenir. Le coût du transport aérien ne cessant d'augmenter, il est évident que les collectivités locales, faute d'une prise en charge par l'Etat, ne pourront pas suivre l'envol des déficits. La sagesse commande donc d'examiner dès aujourd'hui et sans idées préconçues toutes les alternatives à la situation actuelle.