



AVIS ET RAPPORTS DU CESER

Stratégie régionale aéroportuaire 2026-2030

Adopté en séance plénière du 18 juin 2026

Saisine



LE MOT DE LA PRÉSIDENTE

Dans un contexte de fortes tensions sur les finances publiques et de profondes mutations du secteur aérien, le CESER Grand Est a été étroitement associé à la réflexion régionale ayant conduit à l'élaboration de la stratégie régionale aéroportuaire 2026-2030. Cet engagement s'inscrit dans la continuité des travaux menés en amont, notamment à travers la contribution à l'évaluation de la Chambre régionale des comptes sur les politiques de soutien aux plateformes aéroportuaires, adoptée par l'assemblée plénière en novembre 2024.

Cette stratégie intervient à un moment charnière, marqué par la fragilité des modèles économiques des aéroports régionaux, très dépendants des financements publics, et par l'annonce d'une révision des règles européennes d'aides prévue en 2027.

Le CESER s'est interrogé sur le devenir des équipements tels que les aéroports de Vatry, de Metz-Nancy-Lorraine et de Strasbourg-Entzheim, au regard notamment de leur potentiel foncier et des possibilités de développement d'activités connexes.

Le CESER souligne ainsi les enjeux majeurs de taille critique, de transition et de diversification des activités. Il appelle à anticiper l'évolution des modèles économiques, pouvant aller jusqu'à des trajectoires de reconversion pour certaines infrastructures, ainsi qu'à une adaptation de leur gouvernance pour mieux associer les acteurs des territoires concernés. Au-delà du seul soutien financier, il s'agit de penser autrement la place et la fonction de ces équipements dans une région frontalière au cœur des dynamiques européennes.

Le Conseil économique, social et environnemental régional Grand Est a voté le présent avis à l'unanimité des suffrages exprimés avec 20 abstentions.

Avis présenté par la commission Mobilités et infrastructures de transport :

Jean-Pierre LANGLET, Président

Christian DEJARDIN, Vice-président

Marie BRETON, Rapporteure

Alexandre BERGER

Stéphane BUSOLINI

Jean COLLIGNON

Christian DEJARDIN

Raphaël DUPENLOUX

Nicole GLIN

Jean KELLER

Alexian LAJOIE

Dominique LIGER

André LOTT

Albane PILLAIRE

Claudine RENARD

Nadège RISSE

Dominique STEIGER

Caroline TRIPIED

LE CESER GRAND EST CONTRIBUTEUR À LA DÉMARCHE

Comme l'indique le préambule du rapport sur la Stratégie aéroportuaire régionale Grand Est, « *la formulation d'une stratégie aéroportuaire régionale est désormais prévue par la loi 3DS du 21 février 2022 qui intègre cette stratégie au sein du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)* ». La stratégie soumise à l'approbation de l'Assemblée délibérante s'inscrit donc dans ce cadre mais également à la suite du rapport sur le maillage aéroportuaire français de 2017, de la Stratégie nationale du transport aérien et, enfin, du rapport de la Chambre Régionale des Comptes (CRC) Grand Est sur la politique publique aéroportuaire.

Sur ce point, il convient de rappeler que selon les dispositions de la loi 3DS¹, le Président du Conseil régional avait saisi, en 2024, la CRC Grand Est pour la réalisation d'une évaluation de la politique de soutien aux trois aéroports régionaux de taille intermédiaire : Paris-Vatry, Metz-Nancy-Lorraine et Strasbourg Entzheim². Dans le cadre de cette évaluation, le Président du Conseil régional avait, par ailleurs, sollicité la contribution du CESER Grand Est ; celui-ci avait permis d'apporter le point de vue de la société civile organisée en réponse aux questions évaluatives posées³.

Dans son rapport d'évaluation, paru 2025, la CRC avait formulé 5 recommandations. L'adoption d'une Stratégie régionale aéroportuaire Grand Est 2026-2030 répond donc à la première de ces 5 recommandations. Cette stratégie a pour objectif de permettre « *de préciser le rôle de chacun des aéroports au regard des besoins du territoire et de ses populations, tout en leur fixant des objectifs chiffrés en matière économique et environnementale* ».

La stratégie régionale Grand Est qui est présentée dans le rapport, est construite autour de 6 engagements « *pour répondre au développement des activités et à la soutenabilité économique des structures* » :

- Engagement 1 : Accompagner le développement des aéroports, garantir la qualité des infrastructures et améliorer la santé financière des plateformes
- Engagement 2 : Relever le défi des transitions énergétique et environnementale
- Engagement 3 : Faire des aéroports des outils d'attractivité économique et touristique
- Engagement 4 : Optimiser la performance économique en réduisant l'euro investi par passager

¹ La loi « 3DS » crée une compétence d'évaluation des politiques publiques pour les CRC.

² apport Évaluation de la politique de soutien aux aéroports du Grand Est - Chambre régionale des Comptes R- 27 mars 2025

³ Contribution à l'évaluation de la politique de soutien aux plateformes aéroportuaires dans le Grand Est - CESER Grand Est – 7 novembre 2024

- Engagement 5 : Favoriser la performance économique et sociale du transport aérien
- Engagement 6 : Améliorer l’accessibilité terrestre aux aéroports, leur intégration territoriale et mettre en place un meilleur parcours passager

Il est précisé dans le rapport de présentation de cette stratégie « *qu’une action d’ampleur pour redynamiser le système aéroportuaire du Grand Est via l’injection massive de fonds n’était pas envisageable actuellement* ». Ceci constitue un élément de cadrage important pour l’élaboration de la stratégie régionale.

DES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES À LA RECHERCHE D’UN MODÈLE ÉCONOMIQUE ET LA RÉGION GRAND EST EN DÉFINITION D’UNE STRATÉGIE POUR LA PÉRIODE 2026-2030

Le rapport identifie les fragilités et les enjeux actuels et futurs s’agissant des aéroports d’intérêts régionaux (Strasbourg, Vatry et Metz-Nancy-Lorraine).

Le Conseil régional précise qu’en raison de l’effet de la taille d’un aéroport sur la structure de ses charges et de ses recettes, l’équilibre économique dépend avant tout du volume de trafic passagers. Il indique également que pour couvrir ses coûts fixes d’exploitation, l’aéroport doit donc atteindre une taille critique en termes de nombre de passagers transportés annuellement.

En continuité de ce constat, le CESER Grand Est relève que si la tendance de fond est à l’accroissement des flux aériens, elle privilégie davantage les acteurs qui atteignent ou approchent de cette taille critique ⁴ à l’instar de voisins frontaliers comme l’aéroport du Findel au Luxembourg.

Autre enjeu identifié, les possibles évolutions du cadre réglementaire européen en 2027 pourraient entraîner une adaptation du droit français et des conditions plus restrictives d’aides et de subventionnement pour ce type de plateformes aéroportuaires alors même qu’elles en sont largement dépendantes.⁵ En effet, le constat de la dépendance des trois aéroports Paris-Vatry, Metz-Nancy-Lorraine et Strasbourg Entzheim aux financements publics est clairement posé.

Le CESER Grand Est appelle le Conseil régional à aligner le calendrier de son plan d’action sur l’évolution du cadre réglementaire européen à venir, sans reporter les décisions qui doivent être prises quant à la pertinence et à la pérennité des infrastructures.

⁴ Le maillage aéroportuaire français - Cour des Comptes – 15 Juin 2023

⁵ Révision des aides applicables aux aéroports en fonction des seuils : <https://www.seban-associés.avocat.fr/la-commission-europeenne-veut-reviser-les-regles-applicables-aux-aides-detat-dediees-aux-aeroports/> - 4 juin 2026

Le CESER prend acte de l'importance de positionner l'évolution du modèle économique de ces trois aéroports au cœur de la stratégie régionale. Dès lors il appelle à anticiper en envisageant dès à présent les possibilités de reconversion pour les plateformes jugées les plus fragiles : Vatry et Metz-Nancy-Lorraine.

Dans son rapport de présentation de ses actions, le Conseil régional confirme son engagement en faveur de ces aéroports à travers deux leviers d'intervention complémentaires.

Au travers de son premier levier d'intervention, la Région contribue à renforcer l'accessibilité des aéroports en soutenant les dessertes terrestres (ferroviaire, routier).

Le CESER soutient la démarche d'amélioration de l'accessibilité⁶ portée par la Région en cohérence avec son rôle de Chef de file des mobilités. Toutefois, il appelle à en mesurer le niveau de service rendu dans un contexte de restriction budgétaire appliquée à d'autres branches de mobilité.

Au travers de son second levier d'intervention, la Région accompagne les investissements productifs destinés à consolider l'attractivité et la viabilité économique des plateformes, en veillant au maintien des infrastructures et en soutenant les projets générateurs d'activités et de nouvelles recettes.

Dans la situation de baisse d'activité passagers et de déséquilibre financier que connaissent les aéroports, **le CESER considère d'autant plus important d'encourager à diversifier les flux liés à l'aérien lorsque possible.**

S'agissant de la diversification des activités et de la captation de nouvelles recettes, **le CESER appelle à conforter l'offre passager existante par des activités aéronautiques et extra aéronautiques (y compris partenariats avec aéroports environnants) ainsi qu'à diversifier les flux liés à l'aérien (santé, militaire etc.).**

Plus spécifiquement, **il appui la recommandation de la CRC d'orienter l'activité fret de l'aéroport de Vatry vers des marchandises à haute valeur ajoutée.**

Pour le CESER, le développement d'activités complémentaires autres que l'aéronautique (exploitation du foncier disponible⁷, implantation parc énergies renouvelables, sous-traitant aéronautiques et industriels, etc.) constituent également une piste.

⁶ Contribution à l'évaluation de la politique de soutien aux plateformes aéroportuaires dans le Grand Est - CESER Grand Est – 7 novembre 2024

⁷ Rapport Stratégie Aéroportuaire du 25 juin 2026 – participation des aéroports au développement territorial

Par ailleurs, **le CESER regrette le désengagement de l'État dans le financement des activités régaliennes que sont la sureté et la sécurité** qui augmente les dépenses à charge des aéroports et vient dégrader leur modèle économique.

Afin de viser une réduction des charges fixes (centrale d'achats, échanges de bonnes pratiques, sureté, sécurité, cybersécurité, etc.), le CESER estime que la mutualisation et l'optimisation des achats constituent une source potentielle d'optimisation du modèle économique.

Enfin, **le CESER souligne l'absence d'éléments permettant d'évaluer l'impact économique et environnemental de l'action régionale en déclinaison de la stratégie pour chacun des trois aéroports.**

LA GOUVERNANCE DE L'AÉROPORT DE NANCY-METZ-LORRAINE POUR LES ANNÉES À VENIR

Le rapport de présentation du Conseil régional souligne que *« du fait de sa gouvernance actuelle, l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine constitue un cas singulier parmi les équipements aéroportuaires régionaux, puisque, outre l'investissement, la Région en assure le financement en fonctionnement, et ce seule »*. Cette particularité a appelé la recommandation suivante de la CRC : *« adapter la gouvernance de Metz-Nancy Lorraine pour mieux intégrer l'ensemble des parties prenantes intéressées par son développement »*.

Le Conseil régional considère que cette gouvernance *« apparaît aujourd'hui en décalage avec le rôle d'attractivité et de développement territorial porté par l'équipement »*. Cela l'amène à s'engager dans une ouverture rapide de sa gouvernance aux collectivités infrarégionales. **Le CESER souhaite contribuer à l'étude sur le développement et la participation au financement de l'Établissement Public pour la gestion de l'Aéroport Metz Nancy Lorraine décidée en mai 2026.**

EXPLICATION DE VOTE DES MEMBRES DU CESER REPRÉSENTANT FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

Il convient de soutenir les investissements pour le déploiement dans les mobilités douces et durables, des transports en commun (type SERM), de ne pas construire plus mais de réparer mieux pour reprendre l'expression du vice-président du CESER Hauts de France.

Il conviendra de ne pas encourager les solutions visant à accroître la montée en charge des flux routiers, en grande partie poids lourds, en lien avec les enjeux de défossilisation/decarbonation, et de prononcer un avis défavorable au projet A31bis (passage à 2x3 voies de l'A31 sur le tronçon mosellan), axe structurant européen (flux international) dont la mise en œuvre engendrera artificialisation des sols, déplacement de ZAE, donc à nouveau artificialisation des sols, déplacements d'entreprises, expulsions, emprise sur des zones naturelles... actuellement en phase de consultation publique. Pour information, l'infrastructure sera en concession à un privé et engagera un coût de 4euros pour chaque passage. La manne financière est éblouissante avec près de 100 000 travailleurs frontaliers jour.

En attendant le lourd investissement du financement de l'infrastructure dont le coût prévisionnel sera doublé aux termes de la construction, ne permettra pas le déploiement des mobilités durables ou transport en commun ou fret ferroviaire tant attendu par les usagers.

Isabelle CORNETTE, Evelyne BOURGOIN, Bruno ULRICH



Châlons-en-Champagne

5 rue de Jéricho
51037
03 26 70 31 79



www.ceser-grandest.fr

Metz

Place Gabriel Hocquard
57036
03 87 33 60 26



[company/ceser-grand-est](https://www.linkedin.com/company/ceser-grand-est)

Strasbourg

1 Place Adrien Zeller
67000
03 88 15 68 00



[@cesergrandest](https://www.facebook.com/cesergrandest)