Conseil départemental de la Manche
Groupe de la Gauche Sociale et Écologiste (GSE 50)

Séance plénière du 9 octobre 2026

AEROPORT DE CHERBOURG-MANCHE - PRINCIPE DE RENOUVELLEMENT DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Thierry LETOUZÉ
Conseiller départemental, canton de Cherbourg-en-Cotentin 2
au nom du groupe

Monsieur le Président, madame la vice-Présidente,
cher.e.s Collègues,

Le renouvellement de cette Délégation de Service Public pour l'aéroport de Cherbourg-Manche n'est pas qu'un simple acte administratif. C'est un choix politique qui nous engage jusqu'en 2040. A la lecture de ce rapport, nonobstant le fait qu'une fois de plus vous nous invitez à voyager dans le passé, nous observons plusieurs contradictions

La première contradiction, et la plus vertigineuse, concerne l'écologie. Vous demandez noir sur blanc au futur délégataire de « développer le trafic passager ». Comment le Département peut-il justifier une injonction à la croissance du trafic aérien, alors que les trajectoires nationales de décarbonation démontrent que la réduction des vols est la toute première condition pour respecter l'Accord de Paris ?

En commission, lorsque j’ai soulevé cette aberration, la réponse qui m’a été faite était pour le moins lunaire : on m’a parlé d'aviation électrique. Soyons sérieux. Nous sommes encore très loin d'une aviation électrique économiquement viable. Mais si c'est véritablement votre stratégie, chiche ! Écrivons en toutes lettres dans le cahier des charges que le Département exige une flotte décarbonée. Au lieu de nous servir l'illusion écologique de panneaux photovoltaïques sur les parkings. Ne nous voilons pas la face : cela ressemble à du greenwashing.

Ces panneaux ne compenseront jamais l'impact carbone direct du kérosène des vols commerciaux supplémentaires que vous demandez d'attirer.

La deuxième contradiction concerne l'utilisation de l'argent public. Vous nous expliquez qu'il faut doubler la durée de la DSP, en passant de 6 à 12 ans, pour permettre au gestionnaire, je cite, « d'amortir les gros travaux d’entretien ». Or, au point 3 de votre propre délibération, il est écrit exactement l'inverse : s'agissant d'un affermage, « les éventuels gros investissements seront à la charge de la collectivité ». Il y a là une contradiction majeure qu'il va falloir nous expliquer. Si c'est le Département qui paie, pourquoi offrir au délégataire la rente d'un contrat de 12 ans ?

Enfin, cela pose la question de l'aménagement de notre territoire. À l'heure où nous devons privilégier les mobilités bas-carbone, est-il pertinent de mettre notre énergie politique et financière dans le maintien de lignes aériennes commerciales, au lieu d'investir

massivement nos efforts dans la défense et l'amélioration de notre ligne ferroviaire Paris-Cherbourg ?

Au lieu de subventionner des modèles du passé, nous avons l'opportunité de faire de cette DSP un outil de bifurcation. C'est pourquoi je souhaite verser au débat deux propositions concrètes pour modifier l'objet même de ce cahier des charges :

Première proposition : Réorienter le cahier des charges vers un « Plan de transition et de sobriété ».

Au lieu d'exiger la croissance du trafic, exigeons du candidat un modèle économique qui repose sur l'optimisation des infrastructures existantes, avec une trajectoire claire, chiffrée et contraignante de baisse des émissions carbone sur les 6 prochaines années.

Deuxième proposition : Transformer l'aéroport en une plateforme à usage strictement stratégique, sanitaire et industriel.

Plutôt que de subventionner à perte, avec de l’argent public, des vols commerciaux polluants, assumons la véritable utilité de Maupertus. Conservons et entretenons cet aéroport pour les missions où l'aérien reste irremplaçable et d'utilité publique : la sécurité civile, les douanes, le sauvetage en mer avec le CROSS, les évacuations sanitaires, et le soutien logistique à nos filières industrielles stratégiques du Nord-Cotentin. Le trafic passager de loisir ou d'affaires de confort n'a plus vocation à être perfusé par nos deniers publics et doit se reporter vers le train.

Si le cahier des charges reste une incitation à polluer davantage tout en garantissant 12 ans de tranquillité à un acteur privé sur le dos de la collectivité, nous ne pourrons évidemment pas valider ce principe de renouvellement.

En tant que membre de la commission Nature et infrastructure, je me tiens à la disposition de celle-ci pour participer à la rédaction d'un cahier des charges qui iraient dans ce sens.

Je vous remercie.

* *

*