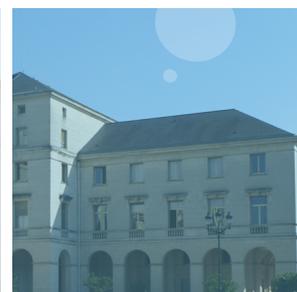
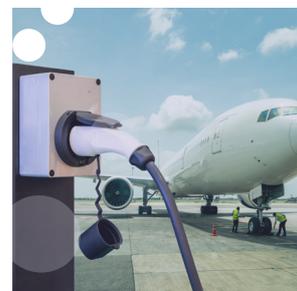
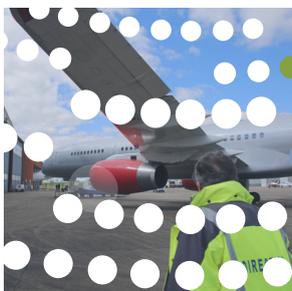
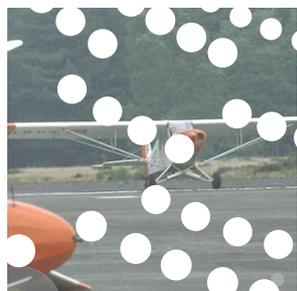


PLATEFORMES AÉRIENNES EN CENTRE-VAL DE LOIRE

DÉCEMBRE 2022



Le lieu de convergence des idées

Le conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4131-2 et L.4131-3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux organes de direction des régions et au rôle du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4134-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à la composition et au fonctionnement du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4241-1 et L.4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles R.4134-9 et L. 4132-18 alinéas 2 et 3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux modalités de saisine du conseil économique, social et environnemental régional et à l'information du conseil régional des projets sur lesquels le CESER est obligatoirement et préalablement consulté,

Vu le décret n° 2017-1193 du 26 juillet 2017 relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux,

Vu l'avis des 4 commissions en date des 29 et 30 novembre 2022,

Vu l'avis du Bureau en date du 5 décembre 2022,

Monsieur Jean-Yves BRUN, rapporteur entendu,

DÉLIBÈRE

Rapport adopté à la majorité.

Pour : 42

Contre : 29

Abstention : 14



Le Président du CESER Centre-Val de Loire

Éric CHEVÉE

par délégation, le vice-président
Jean-Yves Allouart

PREFACE



Les secteurs aérien et aéronautique ont connu ces dernières décennies un développement majeur de leurs activités au niveau mondial. Les impacts récents liés à la

crise sanitaire de la COVID-19 ont pu laisser penser à une remise en cause importante des usages du transport aérien. A l'aube de son redémarrage, une évidente reprise plus forte qu'attendue est à l'œuvre et démontre la nécessité de penser l'avenir aéronautique, du niveau mondial aux échelles les plus locales.

Notre région a contribué à l'Histoire aéronautique nationale avec de grands noms des pionniers de l'aviation liés à de nombreux territoires du Centre-Val de Loire, de Louis Blériot dans les plaines de Beauce, à Marcel Bloch-Dassault à Châteauroux, en passant par des figures du féminisme telles que Hélène Boucher ou Adrienne Bolland. L'aventure aéronautique vécu par bon nombre de nos concitoyennes et de nos concitoyens se poursuit aujourd'hui encore.

Les pratiques aériennes importantes sur la vingtaine de plateformes en région démontrent l'intérêt sans cesse croissant des populations pour les activités Sports et Loisirs. Les vols de passagers commerciaux permettent de satisfaire l'attrait toujours plus fort des individus pour la découverte de nouveaux pays et de mode de vie à l'international. Enfin,

l'intérêt des sphères économiques lié au fret et aux vols d'affaires démontre la place majeure, et complémentaire à d'autres modes de transports, de l'aérien dans l'attractivité et l'accessibilité de nombreux territoires régionaux.

Les débats et les doutes quant à la possibilité de l'aéronautique de se transformer pour répondre aux préoccupations du changement climatique sont légitimes, et doivent interroger les acteurs du secteur leurs manières de production et de fonctionnement, notamment les constructeurs et gestionnaires de plateformes. Conscients de leurs nuisances environnementales (gaz à effet de serre, émissions sonores, biodiversité,...), les acteurs du secteur s'engagent dans des démarches écoresponsables pour diminuer ces impacts négatifs. Les évolutions et ruptures technologiques attendues permettent d'entrevoir pour les décennies à venir une aviation plus durable, même si le chemin est encore long.

Dans ce travail d'autosaisine, le CESER Centre-Val de Loire propose une stratégie pour les différentes activités aéronautiques présentes en région. Chaque acteur, pratiquants et fédérations sportives, clubs, sportives, passagers, compagnies aériennes, pouvoirs publics, milieux économiques, gestionnaires de plateforme, pourront trouver dans les préconisations ciblées de notre assemblée, le chemin pour rendre plus acceptables et plus durables leurs activités au service du plus grand nombre.

Éric CHEVÉE,
Président du CESER Centre-Val de Loire

SOMMAIRE

PREFACE	1
INTRODUCTION	4
UN PEU D'HISTOIRE EN CENTRE-VAL DE LOIRE	6
PARTIE I – LES ACTIVITES AERIENNES EN CENTRE-VAL DE LOIRE	9
1. LES ACTIVITES AERONAUTIQUES LEGERES, SPORTIVES ET D’AFFAIRES	9
1.1. DESCRIPTION DES ACTIVITES.....	9
1.1.1. Les activités légères et sportives	9
1.1.2. Les activités d’affaires et sanitaires.....	11
1.2. LES SERVICES A LA NAVIGATION PRESENTS SUR LES SITES EN CENTRE-VAL DE LOIRE.....	11
2. LES ACTIVITES DE MAINTENANCE ET DE FORMATION	13
2.1. LES ACTIVITES DE MAINTENANCE AERONAUTIQUE.....	13
2.1.1. Une activité majeure pour la filière.....	13
2.1.2. La maintenance en Centre-Val de Loire concentrée sur quelques plateformes aériennes ¹³	
2.2. LES FORMATIONS DISPONIBLES EN REGION	16
2.2.1. Les formations aux métiers de l’aéronautique	16
2.2.2. Les formations au pilotage	16
3. LES ACTIVITES COMMERCIALES DE FRET AERIEN.....	18
3.1. UN FRET NATIONAL CONCENTRE SUR L’AEROPORT DE PARIS-ROISSY- CDG.....	18
3.1.1. Un réseau mondialisé et segmenté.....	18
3.1.2. En France, une extrême concentration des trafics sur Paris-Roissy	18
3.2. UN FRET AERIEN REGIONAL UNIQUEMENT SUR CHATEAUROUX ET PEU CONTESTE.....	19
3.2.1. L’Aéroport de Châteauroux-Déols.....	19
3.2.2. Des aéroports voisins à la région moins influents hors ADP	20
4. LES ACTIVITES COMMERCIALES DE PASSAGERS.....	21
4.1. DES ACTIVITES CENTREES SUR LA REGION PARISIENNE ET LES GRANDES METROPOLES.....	21
4.2. CENTRE-VAL DE LOIRE, UN ESPACE CONTESTE AVEC UN SEUL AEROPORT DE LIGNES REGULIERES	23
4.2.1. L’activité Passagers-Réguliers sur l’Aéroport Tours-Val de Loire	23
4.2.2. L’activité Passagers-Réguliers sur les aéroports voisins à la région.....	25
4.2.3. Les activité charters sur les aéroports de Châteauroux-Déols et Tours-Val de Loire	26
5. LES ENJEUX EN LIEN AVEC LES CESSATIONS D’ACTIVITES MILITAIRES SUR TOURS ET CHATEAUDUN.....	27
5.1. LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE DE TOURS-VAL DE LOIRE	27
5.2. LA PLATEFORME AERIENNE DE CHATEAUDUN	28

5.3. QUELS BESOINS D’AEROPORTS DE PARIS (ADP) ET QUELLES REPONSES EN CENTRE-VAL DE LOIRE ?.....	29
5.3.1. L’activité ADP et les conséquences de la crise COVID-19	29
5.3.2. La stratégie d’ADP et les liens avec Centre-Val de Loire	30
5.4. UN BUDGET MODESTE POUR LE CONSEIL REGIONAL	31
PARTIE II – UN SECTEUR AERIEN PILOTE DE SON IMPACT ET DE SA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE	32
6. UNE REDUCTION DES IMPACTS ECOLOGIQUES	32
6.1. UN OBJECTIF DE NEUTRALITE CARBONE A HORIZON 2050	32
6.2. UN TRAVAIL IMPORTANT SUR LA BIODIVERSITE DES PLATEFORMES	33
6.3. LES IMPACTS DE LA LOI « CLIMAT ET RESILIENCE »	34
7. DES AMELIORATIONS SUR LE BRUIT ET L’ECONOMIE CIRCULAIRE	35
7.1. UNE VOLONTE DE REDUCTION DES NUISANCES SONORES	35
7.2. L’ENJEU DU RECYCLAGE ET DE LA REGENERATION DES PIECES	35
PARTIE III – PRECONISATIONS DU CESER SUR CINQ NIVEAUX DE PLATEFORMES AERIENNES	37
8. RECOMMANDATIONS SUR LES 19 PLATEFORMES « SPORTS ET LOISIRS »	39
9. RECOMMANDATIONS SUR LES PLATEFORMES D’INTERET ECONOMIQUE DEPARTEMENTAL (BLOIS, BOURGES, ORLEANS)	40
10. RECOMMANDATIONS SUR L’AEROPORT DE CHATEAUROUX-DEOLS	41
11. RECOMMANDATIONS SUR L’AEROPORT DE TOURS-VAL DE LOIRE	43
12. RECOMMANDATIONS SUR L’AERODROME DE CHATEAUDUN	46
COMPOSITION DU GROUPE AEROPORTS AU 12 DECEMBRE 2022	48
REMERCIEMENTS ET AUDITIONS	49
BIBLIOGRAPHIE	50
ANNEXE 1 : HUBS AERIENS EN EUROPE	52
ANNEXE 2 : NOMBRE DE MOUVEMENTS DES PLATEFORMES AERIENNES D’AFFAIRES EN CENTRE-VAL DE LOIRE	53
ANNEXE 3 : TRAFICS DES 57 AEROPORTS FRANÇAIS ACCUEILLANT DES LIGNES REGULIERES DE PASSAGERS COMMERCIAUX	54
ANNEXE 4 : COMMUNICATION DU CESER CENTRE-VAL DE LOIRE / NOTE D’ENJEU SUR LA PLATEFORME AERIENNE DE CHATEAUDUN DANS LE CONTEXTE REGIONAL	56

INTRODUCTION



Jean-Yves BRUN
Rapporteur

UNE HISTOIRE AERONAUTIQUE FRANCAISE ET REGIONALE

L'aviation représente un volet important de l'histoire industrielle récente de la France qui a démontré la capacité des ingénieurs

français à inventer et faire évoluer une nouvelle technologie en quelques décennies.

Dès l'origine, les pionniers du « plus lourd que l'air » rencontreront la ferveur populaire grâce aux premiers meetings aériens. C'est la Première Guerre Mondiale qui fera du Pays l'un des premiers producteurs mondial d'aéronefs grâce aux nombreux constructeurs d'avions (Blériot, Caudron, Voisin, SPAD,...) et de moteurs (Renault, Hispano-Suiza, Gnôme-Rhône). L'aéronautique française va se spécialiser entre les deux guerres sur la construction, le service postal, et l'aviation militaire, et devenir le deuxième vivier mondial de pilotes. De par cette longue Histoire, le territoire national est extrêmement maillé de plateformes aériennes avec une infrastructure dédiée tous les 40 kilomètres en moyenne. Les activités aériennes y sont multiples et souvent mutualisées entre les différents types d'aviations.

Dès le début du 20^{ème} siècle, la Région Centre-Val de Loire a vu évoluer sur son territoire de grands aviateurs et des aviatrices célèbres par leurs exploits techniques et aéronautiques tels que Louis Blériot ou Adrienne Bolland, mais a aussi su attirer de grands constructeurs comme Marcel Bloch-Dassault.

UNE DIVERSITE D'ACTIVITES ET DE PLATEFORMES

La Région Centre-Val de Loire dispose sur son territoire d'une quarantaine de terrains à

vocations multiples : aviation de loisirs (sport, voltige, vol à voile, ULM, aéromodélisme, entraînements divers), aviation d'affaires, aviation commerciale de voyageurs (lignes régulières et charters) et de fret (dont matériel militaire sensible), vols sanitaires, et activités militaires stratégiques de la Défense Nationale. On y trouve également des activités telles que les hélicoptères, les ballons, le parachutisme, la sous-traitance aéronautique, la construction/déconstruction, les pièces détachées reconditionnées. En complément, le parking et la maintenance de flotte complète de compagnies aériennes est exercée en région.

Cependant seule une vingtaine de plateformes aériennes est ouverte à la CAP¹. Parmi elles, une demi-douzaine sont dotées d'infrastructures nécessaires pour des approches assistées. Ces infrastructures sont à vocation très diversifiées, de la piste aérienne pour l'aviation de loisirs aux pistes les plus robustes à vocation commerciale fret et/ou passagers, en passant par des structures intermédiaires pour l'aviation d'affaires. Parmi ces différentes plateformes, des enjeux forts sont identifiés sur Tours (évolution du nombre de passagers et modèle économique), Châteauroux (développement du fret aérien et des activités de services à l'aviation marchande), Châteaudun (devenir de la base aérienne militaire désaffectée), Blois (affaires, loisirs et ULM) et Orléans (équipement complet commercial-affaires-loisirs, agréé hors Schengen).

Ces plateformes à vocation diverses peuvent avoir des impacts sensibles sur l'attractivité régionale tant économique que touristique, créant des richesses sur leur territoire, voire au-delà, qu'il convient d'identifier. Néanmoins, ce rôle important des infrastructures aériennes pour les milieux socio-économiques créé aujourd'hui des effets induits de nuisances environnementales (sonores et CO2).

¹ Circulation Aérienne Publique

POURQUOI UNE AUTOSAISINE DU CESER CENTRE-VAL DE LOIRE ?

Des débats réguliers ont lieu sur la pertinence du soutien financier public, régional ou local, ou du développement de certaines de ces plateformes. Concernant les trafics commerciaux passagers par exemple, les effets de la crise sanitaire liés à la COVID-19 ont provoqué une chute très importante des trafics aériens en 2020. De ce fait, la question du maintien de ces activités dans leur forme actuelle pour certaines, ou de leur développement pour d'autres, a pu se poser.

Depuis 2021, on peut cependant constater un rebond du transport aérien et, pour les professionnels du secteur, les perspectives d'évolution du monde de l'aéronautique apparaissent aujourd'hui très dynamiques pour les vingt prochaines années. Ce secteur connaît des évolutions constantes rendant toute prospective aléatoire du fait de ruptures technologiques profondes.

Cette autosaisine du CESER doit permettre d'aborder différentes questions sans esprit de polémique, mais également sans complaisance

en cherchant à définir où se trouve l'intérêt compréhensible de la collectivité territoriale :

- Quelle politique de financement pour les investissements et le fonctionnement et quelles priorités par plateforme ?
- Quels sont les enjeux du transport aérien en termes de frets et de voyageurs pour l'attractivité des territoires ou le développement économique de la Région Centre-Val de Loire ?
- Quels sont les enjeux industriels au sein de la filière aéronautique pour les entreprises et ceux de la formation ?
- Comment se positionne la région en matière de temps d'accès et de modes de transport aux plateformes franciliennes à vocation mondiales et régionales voisines ?
- Au cas où pourrait être remise en cause des installations existantes, quelles seraient les nouvelles propositions d'aménagements ou de réaménagements à l'aune d'initiatives ou de réflexions actuelles ?

Localisation et surface des terrains du camp américain d'Issoudun



Source : dans Dubant D., 04/2012, 100 ans d'aviation dans le ciel du département de l'Indre, PPT

C. L'aviation populaire en 1936 et l'installation de l'usine Bloch à Déols

L'élection du Front Populaire en 1936 et la mise en place des premiers congés payés pour les salariés va permettre l'essor d'une véritable aviation populaire à destination de toutes et tous. Les pistes permettant les pratiques sportives et de loisirs voient leur nombre s'accroître en France ainsi qu'en Centre-Val de Loire. Parallèlement, les meetings aériens se développent et se démocratisent. Cette politique a pour but premier de former de jeunes pilotes à mêmes de participer à un conflit armé potentiel. Cette Aviation populaire a été structurée par Pierre Cot et Jean Zay, respectivement Ministre de l'Air et Ministre de l'Education Nationale⁴.

Dans la région, la filière aéronautique se structure avec l'implantation en 1936 de l'usine de Marcel Bloch, qui deviendra Marcel Dassault, sur le site aérien de Déols dans l'Indre. Cette usine sera nationalisée en janvier 1937 au sein de la SNCASO (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest) dont Marcel Bloch deviendra administrateur. L'usine de Déols assemblera son premier bimoteur Bloch MB131 en juin 1938.

Photo du premier bimoteur assemblé à l'Usine Bloch de Déols (36)

⁴ Source : <https://memoire.ciclic.fr/magazine/autour-des-archives/1937-l-aviation-populaire>



Source : Collection H. Arnault via J.P. Pierry, dans Dubant D., 04/2012, 100 ans d'aviation dans le ciel du département de l'Indre, PPT

D. Une Deuxième Guerre mondiale confirmant la place de l'aérien dans les conflits armés

La Guerre 1939-1945 marque un tournant dans la pratique de l'aviation avec l'arrêt des activités de loisirs aériens en développement, parallèlement à un fort déploiement des armées de l'air dans ce conflit mondial. L'utilisation de l'aviation est importante pour les différents belligérants, notamment les opérations de bombardements de cibles stratégiques et, malheureusement, civiles (bombardements alliés de la côte Atlantique ou de Londres par l'Allemagne par exemple), et d'opérations alliées de parachutages d'hommes et d'armes en France libre, dont le Centre-Val de Loire était une cible privilégiée du fait de son positionnement à la frontière de la « France Libre » et « Occupée ».

Durant cette période, l'Usine Bloch-SNCASO de Déols est bombardée en mars 1944, stoppant ses activités de production jusqu'à la fin de la guerre.

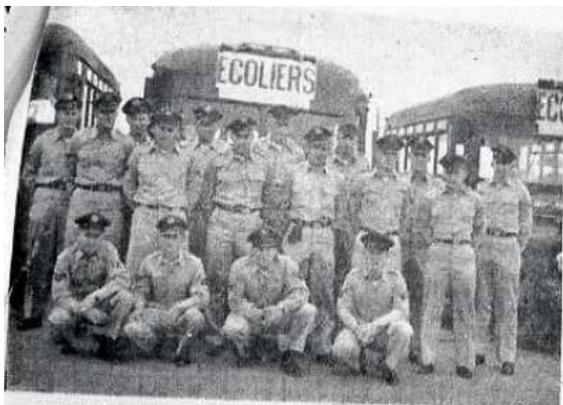
E. La deuxième présence américaine et la structuration de l'aviation civile

Dès la fin de la Deuxième Guerre Mondiale, les activités aéronautiques de formations et de constructions se restructurent dans le pays et en région avec notamment la création de la première école de pilotage créée dans la France libérée le 22 avril 1945 sur le terrain de

La Martinerie à Châteauroux. Cette école d'élite sera transférée le 1^{er} juin 1945 à Avord (18) pour céder sa place à une école de « pilotage de début⁵ », qui sera elle-même dissoute le 31 mars 1946, remplacée par l'EAA 601 (section de convoyage) et un entrepôt pour avions complets.

En 1951, l'Armée américaine investit certains sites aériens français dans le but de bénéficier de bases militaires avancées en Europe de l'Ouest. En région Centre-Val de Loire, le site de Châteauroux-Déols devient une école d'aviation.

Coupage de presse américaine traitant de l'école militaire de Châteauroux



CITED FOR SAFE DRIVING, the above group of Base Motor Pool School Bus drivers, (1 to r, 1st row) A/1c Benny Register, A/2c James Rose, A/1c Manuel Neronha, A/1c Oscar Sisson (2nd row), A/1c James P. Culver, A/1c Teddy Wallace, A/2c Virgil L. Pickett, A/1c Thomas E. Brown, A/1c Clyde Osborne, A/2c S.J. Connsford, (3rd row), A/1c Alvin E. Wells, A/1c William G. Roy, A/1c Freddie Jenkins, A/2c Chester McKenzie, A/2c Freddie Puckett, A/2c Jerry V. Leigh and A/1c Winfred Hughes.

Source : *Chad News*, 09/07/1954, dans Dubant D., 04/2012, *100 ans d'aviation dans le ciel du département de l'Indre*, PPT

En parallèle de l'aviation militaire, l'aviation civile se structure avec notamment l'ouverture aux usages civils de l'Aéroport de Tours au début des années 1960. Cet aéroport verra en 1968 l'exploitation de vols commerciaux par la compagnie aérienne TAT⁶. Sur Châteauroux, une aérogare à vocation passagers, fret et vols d'entraînement est inaugurée en 1977.

⁵ Mission de former des élèves sortant du Centre de Préparation du Personnel Navigant (CPPN) sur le Brevet de pilote militaire.

⁶ Touraine Air Transport

PARTIE I – LES ACTIVITES AERIENNES EN CENTRE-VAL DE LOIRE

1. LES ACTIVITES AERONAUTIQUES LEGERES, SPORTIVES ET D’AFFAIRES

1.1. DESCRIPTION DES ACTIVITES

1.1.1. Les activités légères et sportives⁷

La diversité des activités aéronautiques sportives sont représentées en Centre-Val de Loire avec sept fédérations présentes comptant 170 structures associatives pour plus de 4700 licenciés, auxquels il convient d’ajouter les pratiquants occasionnels :

- Aéromodélisme (vol d’engins aériens en modèle réduit) avec 50 clubs et près de 1300 licenciés (22 000 licenciés en France) ;
- Aéronautique avec 22 clubs et plus de 1300 licenciés (38 750 adhérents au niveau national) ;
- Aérostation (vols en ballons) comptant 11 clubs et une trentaine de licenciés ;
- Parachutisme comptant 11 clubs et plus de 350 licenciés (5700 adhérents en France) ;
- Planeur ULM comptant 71 clubs pour près de 900 licenciés ;
- Vol en planeur avec 11 clubs pour plus de 730 licenciés en 2020 (pour moitié des adhésions ponctuelles). Le premier club en termes de pratiques (distance de circuit) est le club de Bailleau suivi de Chartres, en lien fort avec des sportifs franciliens ;
- Vol libre avec 5 clubs et près de 300 licenciés auxquels il convient d’ajouter des milliers de pratiquants (29 000 au niveau national).

Les activités sont présentes sur tous les départements du territoire régional,

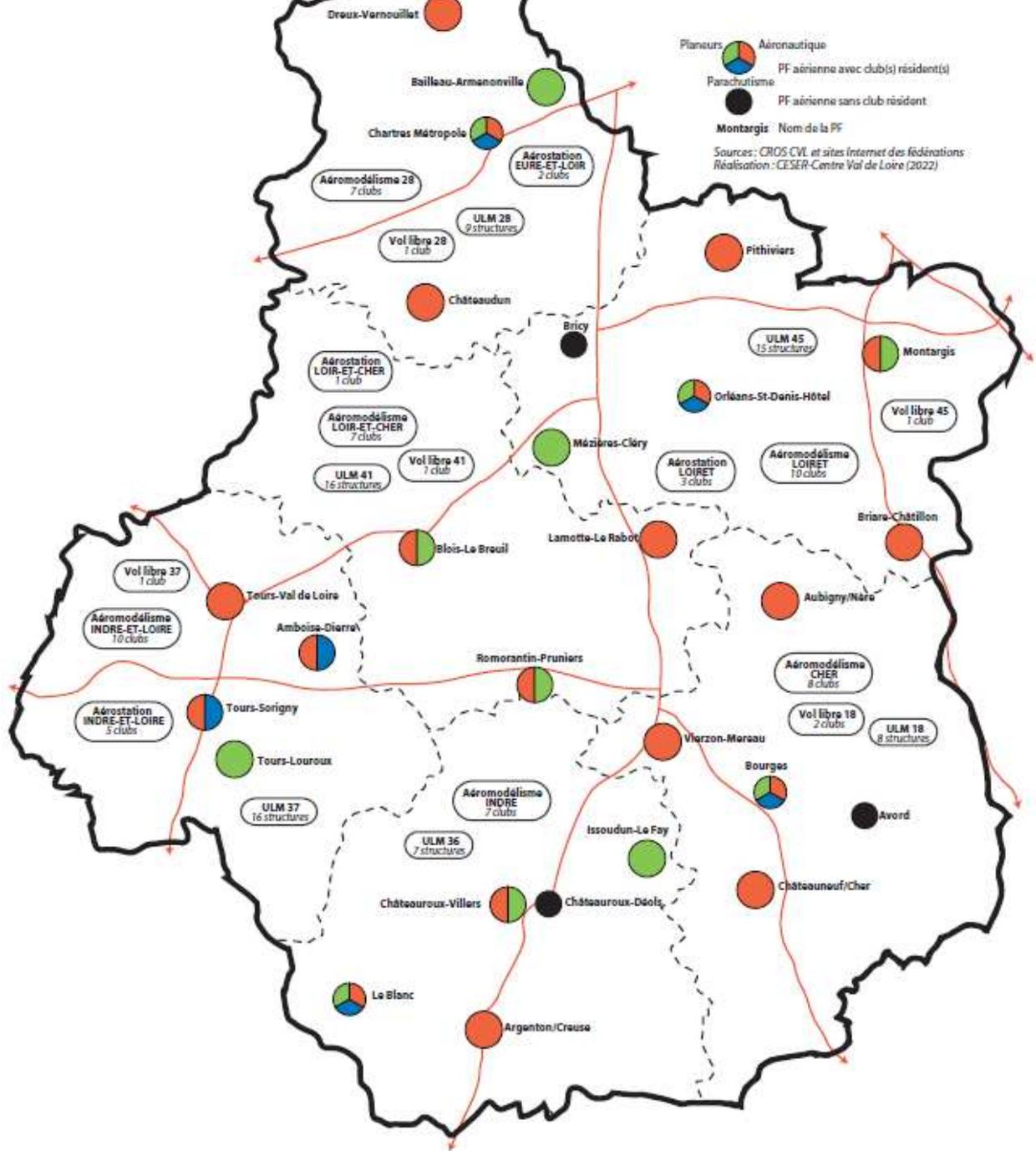
démontrant une attractivité certaine de ces différents sports aériens. La période de crise actuelle, liée à la COVID-19, a fait baisser le nombre des adhésions à ces différentes disciplines. Les fédérations concernées espèrent un retour à la normale rapide.

En sus du rôle important sur les loisirs et le sport, les lieux d’activités aériennes accueillant des pratiquants extérieurs à la région et/ou des compétitions nationales, européennes ou mondiales organisées par les comités et clubs régionaux, constituent des vecteurs importants de tourisme pour les territoires, notamment les moins développés. Pour exemple, le *Comité Régional de Vols en planeurs* évalue de 10 000 à 15 000 les nuitées annuelles liées à leur sport. De même, l’organisation chaque année du *Mondial de l’ULM à Blois-Le Breuil* par la fédération nationale dédiée induit des retombées économiques importantes par les nuitées et repas dans les établissements cafés-hôtels-restaurants sur la durée de l’évènement.

La proximité de la Région parisienne, et notamment du bassin de vie de l’Ouest francilien saturé par un nombre de pratiquants importants et des infrastructures difficilement développables, constitue un vecteur de développement économique et d’attractivité pour les clubs de la région et leurs territoires, essentiellement dans les départements voisins de l’Ile-de-France.

⁷ Source : CROS CVL et sites Internet des fédérations

Clubs affiliés aux fédérations sportives aériennes en Centre-Val de Loire



1.1.2. Les activités d'affaires et sanitaires

Les activités aériennes d'affaires représentent un secteur majeur pour les milieux économiques locaux en facilitant les échanges :

- Entre une entreprise basée en région traitant avec une entreprise éloignée souhaitant visiter les installations d'un sous-traitant,
- Entre un prospect d'une entreprise régionale et un fabricant de Centre-Val de Loire dans le cadre de négociations commerciales,
Entre une entreprise régionale ayant besoin de sourcings éloignés,
- De collaborateurs d'entreprises travaillant ponctuellement hors de leurs bases,
- Entre des partenaires économiques au sein d'une filière donnée.

Afin d'être la plus efficace et efficiente possible pour les entrepreneurs et leurs collaborateurs, les sites d'accueil de cette aviation d'affaires doivent être au plus près géographiquement des milieux économiques. Ainsi, celle-ci est

présente sur cinq plateformes aériennes en Centre-Val de Loire⁸ :

- Blois-Le Breuil avec 10 mouvements commerciaux et 7530 mouvements non-commerciaux.
- Bourges avec 65 vols commerciaux et 2306 mouvements non-commerciaux.
- Châteauroux avec 345 mouvements commerciaux et 16 645 non commerciaux
- Orléans-Saint Denis de l'Hôtel avec 305 mouvements commerciaux et 8599 mouvements non-commerciaux.
- Tours-Val de Loire avec 1200 mouvements d'affaires et 5239 mouvements non-commerciaux.

A ces vols commerciaux s'ajoutent les vols à vocations sanitaires de greffes d'organes pour les aéroports proches de Centres Hospitaliers (expéditions uniquement, une trentaine par an sur Orléans par exemple) et du CHU de Tours (200 expéditions-réceptions par an).

1.2. LES SERVICES A LA NAVIGATION PRESENTS SUR LES SITES EN CENTRE-VAL DE LOIRE

Sur les 21 plateformes aériennes identifiées ouvertes à l'usage civil sans contraintes militaires (hors Châteaudun, Avord et Bricy), seulement cinq plateformes proposent des services avancés pour leurs pratiquants résidents ou occasionnels. Ces services sont proposés sur les plateformes accueillant des vols d'affaires :

- Tours et Châteauroux disposent de services complets avec un contrôle aérien effectué par la DGAC⁹, des services incendies sur place, une activité Douanes mobilisable après un

délat de prévenance, et des agents AFIS¹⁰.

- Orléans – Saint Denis de l'Hôtel avec un service incendie et des agents AFIS, ainsi qu'une activité Douanes hors Schengen précieux sur ce type de structure (sans aviation de ligne).
- Blois-Le Breuil propose un service AFIS et incendie.
- Bourges dispose d'un service incendie.

Les structures non citées ne disposent pas de services d'aides à la navigation aussi fins que les AFIS et proposent des services incendie en lien avec les moyens locaux. Ces différents

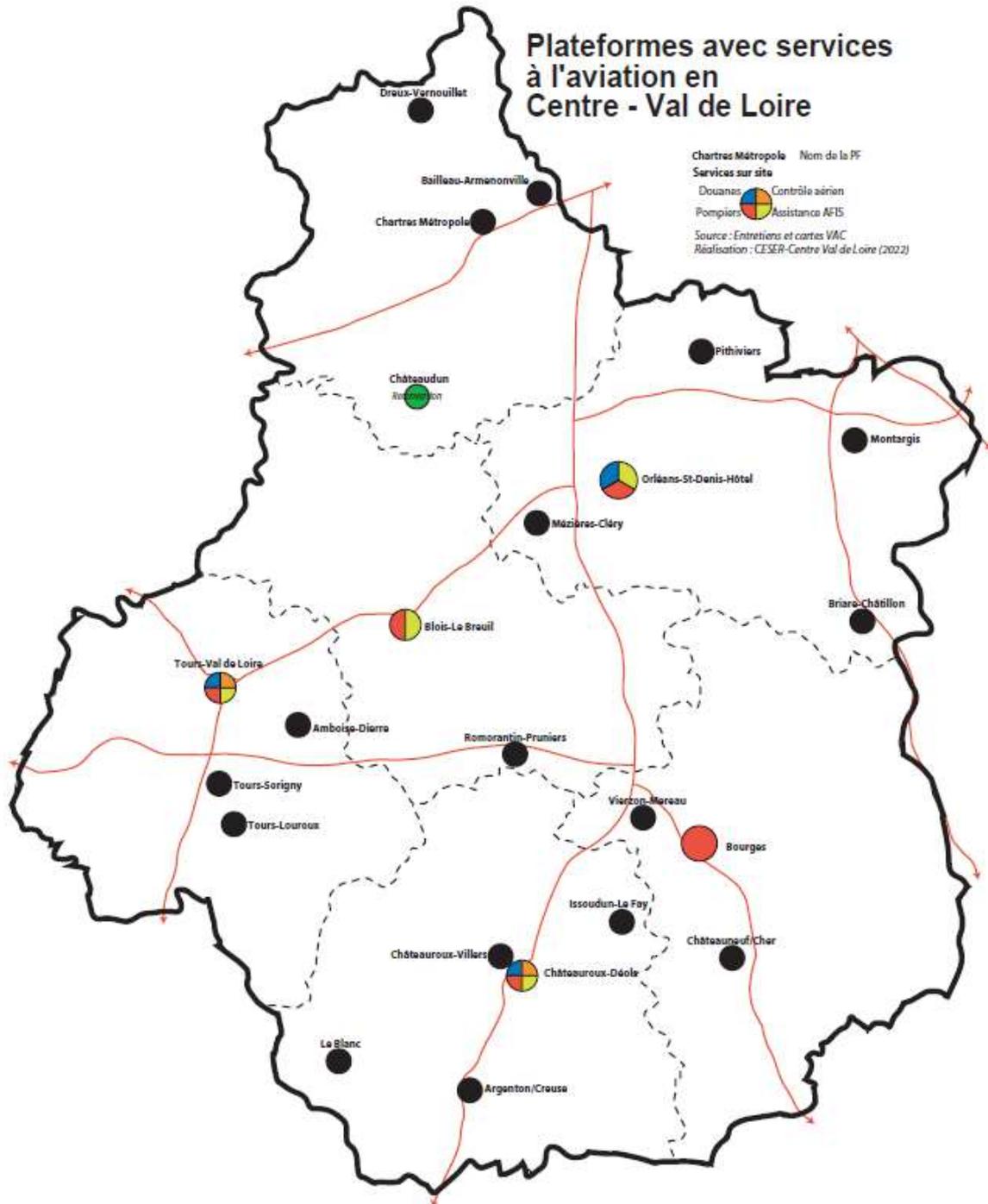
⁸ Données 2019 - Source : UAF et FA, 2020, *Résultats d'activité des aéroports français – Statistiques de trafic*, et aéroports de Tours et Châteauroux

⁹ Direction Générale de l'Aviation Civile

¹⁰ « Aerodrome Flight Information Service » qui est un conseil aux aéronefs en approche dont le suivi par les pilotes n'est pas obligatoire, différent du « contrôle aérien » dont les consignes doivent être obligatoirement respectées.

services, en y ajoutant les coûts de fonctionnement classiques de structures, peuvent être une dépense très importante pour certaines collectivités. Pour exemple, l'Aéroport d'Orléans – Saint Denis de l'Hôtel

dispose d'un budget de fonctionnement de près de 2 millions d'euros en 2020 pour 780 000 euros de subventions des collectivités locales concernées.



2. LES ACTIVITES DE MAINTENANCE ET DE FORMATION

2.1. LES ACTIVITES DE MAINTENANCE AERONAUTIQUE

2.1.1. Une activité majeure pour la filière

La maintenance aéronautique (MRO¹¹) représente une activité majeure pour l'utilisation des aéronefs. La nécessaire sécurité des vols de tous types de structures aéronautiques, des vols légers aux vols commerciaux les plus massifs, nécessitent un entretien régulier et un suivi validés par des certifications ciblées.

En France, ce secteur est composé de 762 établissements, dont 281 employeurs¹², et emploie plus de 9800 salariés¹³. Cette maintenance aéronautique est fortement concentrée sur trois régions représentant 77% des emplois du secteur (dont Ile-de-France 39%, Nouvelle Aquitaine 21% et Occitanie 17%). Cette tripolarisation est la conséquence de deux logiques de localisation :

- Nécessité d'être proche des plateformes franciliennes d'ADP¹⁴ ;

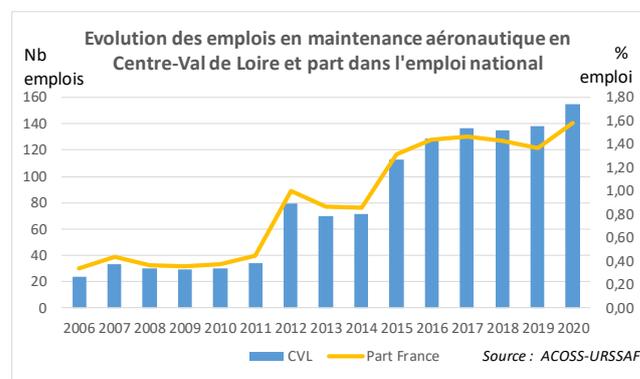
- Une disponibilité Recherche-Développement et Ressources humaines du fait des pôles d'assemblages d'aéronefs de Toulouse et Bordeaux.

Ces pôles majeurs sont suivis de régions plus modestes en lien avec les activités aériennes locales (Sud-PACA avec 400 salariés, AURA avec 410 salariés) ou de construction aéronautique de second rang (Normandie avec 740 salariés).

2.1.2. La maintenance en Centre-Val de Loire concentrée sur quelques plateformes aériennes

Le Centre-Val de Loire compte 31 établissements de maintenance aéronautique, dont un tiers sont employeurs¹⁵, pour 155 salariés¹⁶. En outre, un cluster dédié sur les activités aéronautiques est présent avec *Aérocentre*, basé à Châteauroux.

Sur les quinze dernières années, ce secteur a connu une hausse importante en région en multipliant par 6,5 ses effectifs. Ces augmentations ont été réalisées via deux hausses successives en 2012 (développement sur Vendôme, Avord et Châteauroux) et 2015 (développement sur Vendôme). Cette dynamique a permis à la région d'augmenter sensiblement sa représentativité au sein de la maintenance aéronautique nationale passant de 0,34% en 2006 à 1,58% en 2020.



Ces établissements sont situés préférentiellement sur des plateformes aériennes de la région avec :

- en premier lieu l'Aéroport de Châteauroux-Déols avec deux MRO (*Dale Aviation* et *Vallair*), une entreprise de déconstruction (*Véolia*), auxquels s'ajoute une entreprise de

¹¹ Maintenance Repair and Operations

¹² Source : Sirène-INSEE (04/2022)

¹³ Source : ACOSS-URSSAF (2022) – Données 2020

¹⁴ Aéroports de Paris

¹⁵ Source : Sirène-INSEE (04/2022)

¹⁶ Source : ACOSS-URSSAF (2022) – Données 2020

peinture aéronautique. L'activité de *Vallair* s'est développée récemment avec la construction du nouvel hangar géant de 8500 m² au sol pour 38 mètres de hauteur ayant bénéficié d'un investissement de 20 millions d'euros du Conseil régional. Cette infrastructure permettra à l'entreprise de traiter simultanément deux A321 et un A321, ou bien cinq A321¹⁷. En sus, une activité de conversion d'avions passagers en cargo y est envisagée.

- L'Aéroport de Tours-Val de Loire avec une activité de maintenance d'hélicoptères opérée par *Technocopter* (une centaine d'appareils par an).
- Une activité MRO sur Blois-Le Breuil avec *Blois Aéro Services*, entreprise certifiée PART145 pour effectuer tous types de visites et d'interventions sur des avions d'affaires, et le renouvellement d'équipements radio-avioniques.
- *Honeywell* à Vendôme réalisant la maintenance des climatisations d'avions civils et militaires (cette entreprise est située en dehors d'une plateforme aérienne).
- Sur Orléans-Saint Denis de l'Hôtel, une activité d'entretiens d'hélicoptères avec *Hélisphère*.

- D'autres sites complémentaires sont présents sur le territoire à Sorigny ou Avord notamment.

Zoom : Parking de flottes aériennes commerciales

Un marché connexe de la maintenance aéronautique a connu un essor particulier lors de la crise du secteur aérien en lien avec la COVID-19 : le stockage de flotte aérienne d'avions commerciaux. Cette activité est réalisée pour le compte :

- de constructeurs en attente de livraison ou en conflit avec un acheteur sur une commande ;
- de compagnies aériennes en réduction d'activité ;
- de sociétés de location d'aéronefs en attente d'affectations d'appareils.

Cette activité est réalisée actuellement sur l'Aéroport de Châteauroux-Déols et a représenté 48% du chiffre d'affaires de la structure en 2020 (4800 euros par jour par avion)¹⁸. La capacité de parking est d'une soixantaine d'appareils. L'Aéroport de Tours-Val de Loire vise une activité similaire pour une capacité de 14 A330 sur son foncier. Cette profession est génératrice d'un nombre d'emplois certains, à raison d'un à deux salariés par appareil.

¹⁷ Source : *Les Echos*, 07/03/2022, *Vallair prêt à convertir les avions passagers en cargo à Châteauroux*

¹⁸ Source : *entretien Aéroport de Châteauroux-Déols*

2.2. LES FORMATIONS DISPONIBLES EN REGION

2.2.1. Les formations aux métiers de l'aéronautique

A l'image de son activité aéronautique de maintenance et d'assemblage, la formation pour les métiers du secteur est peu présente en Région Centre Val de Loire. Néanmoins, plusieurs diplômes de niveaux Bac à Bac+5 sont proposés avec notamment¹⁹ :

- Cinq diplômes de Bac+3 à Bac+5 sur Orléans ;
- Trois diplômes de Bac+3 à Bac+5 sur Bourges ;
- Blois et Châteauroux proposent respectivement une formation d'ingénieur, et une formation Bac et Bac+3.

Diplômes dans les métiers aéronautiques en Centre-Val de Loire

Département	Ville	Établissement	Diplôme
18	Vierzon	Lycée Henri Brisson	Bac Pro Technicien en réalisation de produits mécaniques
			Bac Pro Maintenance des systèmes de production connectés
			Bac Pro Fondéur
			Bac Pro Technicien industriel
			BTS Conception des processus de fabrication de produits
			BTS Conception de produits industriels
			BTS Industries chimiques
			BUT Génie mécanique et production
			Licence Pro Métiers de l'Industrie
			Ingénieur Génie des systèmes industriels
36	Châteauroux	LP Blaise Pascal	Bac Pro Technicien en chaudronnerie industrielle
41	Blois	Avia HEI	Ingénieur HEI avion aéronautique
		INDU	Ingénieur Maître des usages industriels
45	Orléans	Polytech	BUT Génie mécanique et production
			Ingénieur Mécatronique
			Ingénieur Systèmes embarqués
			Ingénieur Technologies pour l'énergie, l'aérospatial et la motorisation
		Université d'Orléans	Master Aéronautique, Robotique

Source : GIFAS, 10/2021, Formations pour un métier dans l'industrie aéronautique et spatiale

2.2.2. Les formations au pilotage

Les enseignements de pilotage sont plus présents sur le territoire de la région avec la possibilité de réaliser un BIA²⁰ au sein de quinze aéroclubs gérés par des bénévoles. Ce brevet, à mi-chemin entre loisirs et études, est prodigué à des collégiens ou lycéens volontaires. Ce diplôme permet de suivre sur un an des cours de culture aéronautique (Histoire de l'aviation, météorologie, principes du vol, consignes de sécurité et de navigabilité, types d'aéronefs) et une pratique de vol en planeur²¹. Ce brevet reconnu par l'Education Nationale, est remis à 500 élèves par an au sein de quinze lycées et collèges²² en Centre-Val de Loire. Les cours sont prodigués par des

titulaires du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique (CAEA), souvent professeurs de l'Education Nationale, mais aussi professionnels (ingénieurs aéronautiques, mécaniciens, contrôleurs aériens, instructeurs...). 90% des pilotes français se sont initiés au pilotage dans des aéroclubs locaux²³.

En complément de cette offre associative, deux écoles professionnelles de pilotage prodiguent des enseignements sur les aéroports de Tours-Val de Loire (*Air Paris Académie*) et d'Orléans-Saint Denis de l'Hôtel (*Héli Sphère* pour les hélicoptères spécifiquement)

Le C2FPA – Formation des pompiers d'aéroports

- Situé sur l'Aéroport de Châteauroux.
- Composante Groupe 3S (360 millions d'euros de CA, 5000 salariés) présent sur les métiers de l'assistance aéroportuaire et portuaire (nettoyage, dégivrage) et sureté.
- Formation de 1000 pompiers par an.
- Equipé d'un simulateur à gaz dans un A320 et un Boeing 747 + un simulateur de feu sur hélicoptère + travail sur des exercices d'évacuations en fumées froides.
- Coût d'un CFA spécialisé de 6 à 10 millions d'euros + foncier dédié.

¹⁹ Source : GIFAS, 10/2021, Formations pour un métier dans l'industrie aéronautique et spatiale

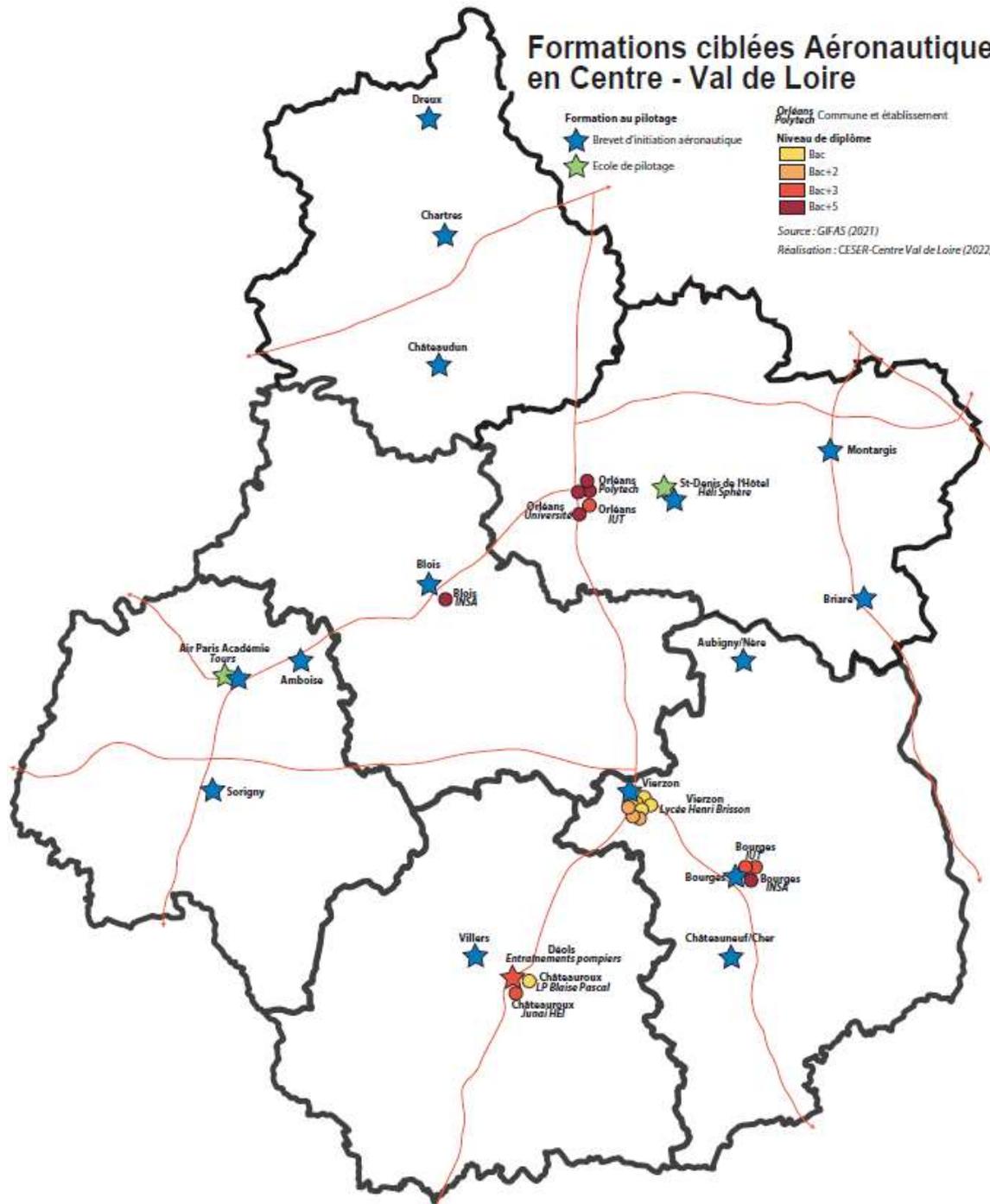
²⁰ Brevet d'Initiation Aéronautique

²¹ Source : ffvp.fr

²² Source : Entretien CRA

²³ Source : entretien Comité Régional Aéronautique CVL

- Marché partagé entre deux CFA en France, Châteauroux et Auch (700 pompiers formés/an, sur des petites structures).
- Formation des pompiers obligatoire tous les trois ans. La formation est de 105 heures mais plus d'obligation de durée depuis une mise aux normes européennes, exclusivement des thématiques à aborder sans contrainte de temps.
- Les apprentissages : éteindre un feu dans un avion et les règles de sureté dans un aéroport.
- Une formation payée par les taxes d'aéroports.



3. LES ACTIVITES COMMERCIALES DE FRET AERIEN

3.1. UN FRET NATIONAL CONCENTRE SUR L'AEROPORT DE PARIS-ROISSY-CDG

3.1.1. Un réseau mondialisé et segmenté

Les activités de fret aérien constituent par essence des activités mondialisées de par les distances parcourues, équivalentes à des milliers de kilomètres par convoi. Le fret aérien représente en volume seulement 2% des marchandises transportées à travers le Monde, mais 40% en valeur²⁴.

Deux modes d'exploitations coexistent avec :

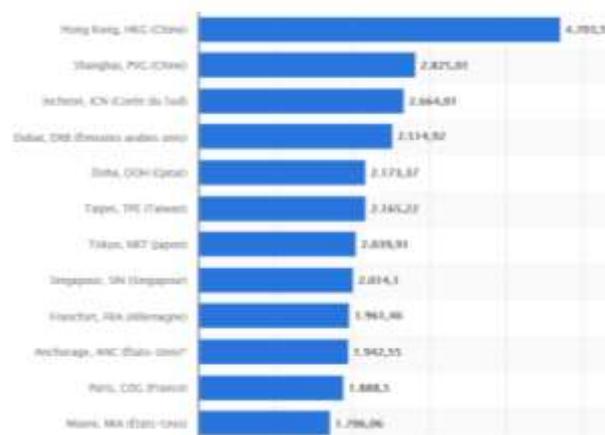
- les avions cargos (20 à 30% du fret aérien) pour un emport moyen de 100 tonnes par appareil. Ce mode de transport a augmenté ces dernières années pour des raisons conjoncturelles en lien avec la crise COVID-19 ayant réduit considérablement les avions de lignes, et pour une raison structurelle de modification de marché avec la forte évolution du e-commerce (*Amazon* dispose d'avions cargos dédiés par exemple).
- les soutes des avions passagers (70 à 80% du fret aérien) avec un emport moyen de 16 tonnes par appareil.

La logique de hub prévaut dans l'activité, quel que soit le mode d'exploitation. Ces hubs sont desservis par avion, mais aussi par camion via le fret aérien camionné (estimé à 40% des trafics aériens français).

Les grands aéroports de fret mondiaux sont constitués essentiellement des grands aéroports passagers grâce aux emports en

soutes (ex : Paris), mais aussi, moins nombreux, de grands hubs express spécialisés (ex : Memphis et Louisville aux Etats-Unis). La domination des aéroports asiatiques est importante avec six des dix premiers aéroports issus de ce continent (Hong-Kong, Shanghai, Incheon, Taïpei, Tokyo, Singapour). Le premier aéroport européen en la matière est l'Aéroport de Francfort (9^{ème}), suivi de Paris-CDG (11^{ème}).

Classement des grands aéroports par volume de fret dans le Monde en 2019
(en milliers de tonnes)



Source :

<https://fr.statista.com/statistiques/570741/plus-grands-aerports-de-fret-dans-le-monde-en-volume/>

En Europe, les grands aéroports du secteur sont, de même, constitués par les grands aéroports passagers et les quatre hubs des expressistes mondiaux à Paris-CDG (*FED EX*), Liège (*TNT*), Leipzig (*DHL*) et Cologne (*UPS*).

3.1.2. En France, une extrême concentration des trafics sur Paris-Roissy²⁵

En France, le fret aérien représentait 2,44 millions de tonnes en 2019 avec des activités essentiellement opérées sur les installations d'ADP, et plus particulièrement la plateforme

de Roissy-CDG, hub mondial de la compagnie *Air France*. Ainsi, ADP concentre sur ses deux terminaux 82,6% des tonnages (80,9% exclusivement pour Roissy-CDG) et 52% des

²⁴ Pour exemple, la valeur moyenne du kilo transporté par avion coûtait 127 \$, contre 1,10 \$ pour le maritime (source : www.lantenne.com)

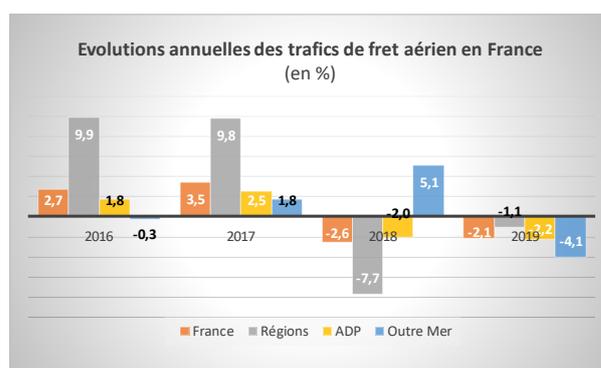
²⁵ Données statistiques issues du rapport *UAF et FA, 2020, Résultats d'activité des aéroports français – Statistiques de trafic*

mouvements, démontrant une charge d'emport plus importante.

La différence d'activités entre Roissy-CDG et les autres plateformes de fret est très importante passant de 1 975 milliers de tonnes sur Roissy à 89 milliers de tonnes sur Orly, 2^{ème} aéroport français. Cet écart pourrait s'accroître dans les années à venir avec un développement attendu des capacités cargo de Roissy-CDG (12 avions cargo supplémentaires pour *FED EX* et 6 pour *Air France*, lancement du premier vol cargo de *CMA-CGM*, développement du hub de *DHL*)²⁶.

L'UAF dénombre 28 aéroports en France Métropolitaine ayant reçu ou expédiés du fret, parmi lesquels un seul en Centre-Val de Loire : Châteauroux. 11 de ces plateformes ont vu transité moins de 1000 tonnes. Les évolutions de trafics sont différentes selon les plateformes avec :

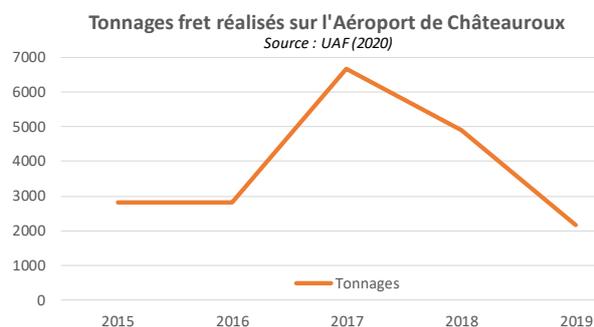
- de belles évolutions en 2016 en 2017 pour les aéroports régionaux (+10% par an) suivi d'une année 2018 difficile (-7,7%) et 2019 stable.
- des évolutions plus modérées pour ADP entre 2016 et 2019 entre +2,5% et -2,2%.
- une évolution moyenne des aéroports d'outre-mer.



3.2. UN FRET AERIEN REGIONAL UNIQUEMENT SUR CHATEAUROUX ET PEU CONTESTE

3.2.1. L'Aéroport de Châteauroux-Déols

La région Centre-Val de Loire compte un aéroport accueillant une activité de fret aérien à Châteauroux avec un trafic de 2155 tonnes en 2019²⁷, soit le 14^{ème} aéroport de fret français. L'évolution des tonnages est relativement accidentée sur les cinq dernières années avec une année record en 2017 à 6660 tonnes.



Les frets traités sur site sont composés :

- d'animaux vivants (canetons, chevaux),
- de frets sensibles (armement),
- du hors gabarit (pièces d'avions).

L'atout de cette plateforme pour le transport de fret aérien réside dans son passé de base logistique majeure de l'OTAN de 1951 à 1967 avec sa piste longue de 2500 mètres à l'époque, rallongée à 3500 mètres en 1995. Cette longueur de piste permet l'accueil des avions cargos les plus importants.

En sus des capacités aériennes, un embranchement ferroviaire a été rénové ces dernières années pour un montant d'1,6 million d'euros. La motivation était de répondre à une demande de l'Armée pour le

²⁶ Source : Conférence SITL du 05/04/2022, Les enjeux du cargo aérien français

²⁷ Source : UAF et FA, 2020, Résultats d'activité des aéroports français – Statistiques de trafic. Quelques

activités ont pu être traitées sur Orléans-St Denis de l'Hôtel néanmoins.

transfert de chars d'assaut (pas de trafics réalisés à cette heure).

Depuis 2007, l'Aéroport de Châteauroux-Déols est une propriété d'un EPIC²⁸ du Conseil régional Centre-Val de Loire. Cet EPIC assure les financements liés aux investissements et verse une subvention de fonctionnement de

900 000 euros annuels (à hauteur de la taxe foncière).

3.2.2. Des aéroports voisins à la région moins influents hors ADP

En termes de fret aérien, les plateformes aéroportuaires d'ADP, avec Roissy-CDG en premier lieu, assurent l'essentiel de l'activité nationale.

Les autres départements et régions voisines ne disposent pas d'aéroports comparables à la plateforme de Châteauroux. En 2019, les aéroports les plus proches traitaient des tonnages très faibles tels qu'Angers-Loire (13 tonnes), Le Mans-Arnage (1 tonne), ou Moulins-Montbeugny (2 tonnes en 2015). Seul l'Aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne assure un tonnage de plus de 1000 tonnes (1383 tonnes)²⁹.

²⁸ Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial

²⁹ Source : UAF et FA, 2020, *Résultats d'activité des aéroports français – Statistiques de trafic*

4. LES ACTIVITES COMMERCIALES DE PASSAGERS

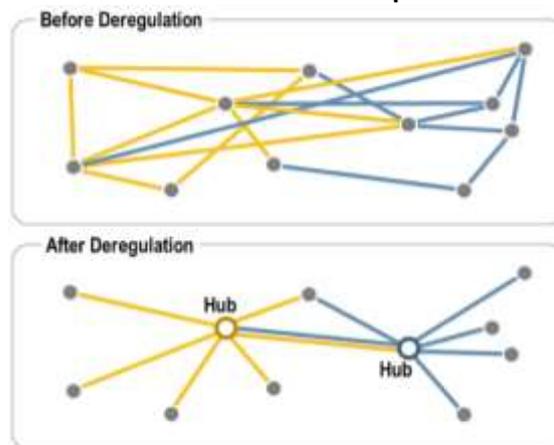
4.1. DES ACTIVITES CENTREES SUR LA REGION PARISIENNE ET LES GRANDES METROPOLES³⁰

Le segment des trafics « passagers commerciaux » est réalisé via deux activités distinctes dans leur mode de commercialisation (hors aviation commerciale d'affaires abordée en partie 1.1.2.) :

- Le « charter », vol à la demande avec réservation, conçu pour une exploitation à pleine capacité de l'appareil. Ces opérations sont uniquement des vols de destinations dédiés reliant des origines ciblées à des destinations de loisirs principalement. Cet usage est essentiellement mis en place par des sociétés de tourisme et de voyages organisés.
- Les lignes régulières opérées par des « grandes compagnies » publiques nationales (ex : *Air France*, *British Airways*, *Lufthansa*,...) ou privées (les compagnies américaines notamment). Les vols opérés sont de trois ordres :
 - les vols directs sans escale ;
 - les vols de ralliement de hubs continentaux ou mondiaux ;
 - les vols inter-hubs intercontinentaux.

La logique de hub est une particularité de ces compagnies, leur permettant via leur flotte propre ou des alliances stratégiques³¹ de desservir l'intégralité de la planète. Les grands hubs européens sont Paris-CDG (*Air France*), Londres-LHR (*British Airways*), Amsterdam (*KLM*), Francfort (*Lufthansa*), Istanbul (*Turkish Airlines*) et Madrid (*Iberia*)³².

Logiques commerciales aériennes de vols directs et de hub-and spokes



Schémas issus de *The Geography of Transport Systems*, Jean-Paul Rodrigue

Source : <https://www.melchior.fr/l-aeroport-de-paris-roissy-charles-de-gaulle-un-aeroport-francais-au-coeur-de-la-mondialisation>

- Les vols assurés par des compagnies régionales ou « low-cost » composés principalement de vols directs sans escale. De nombreuses compagnies coexistent sur ce segment d'activité dont certaines sont présentes en région ou à proximité (*Ryanair*, *Easyjet*, *Volotea*,...). Ces compagnies représentaient en 2019 un tiers du trafic national et près des deux-tiers de la croissance du trafic total.

En 2019, l'activité aérienne de vols commerciaux a transporté plus de 214 millions de passagers pour près de 2 millions de mouvements³³. Cette activité Passagers est en croissance constante depuis 2010 avec de fortes évolutions ces cinq dernières années (notamment +5,7% en 2017 et +4,8% en 2019).

L'activité est fortement concentrée sur les deux aéroports franciliens de Roissy-CDG et

³⁰ Données statistiques issues du rapport *UAF et FA, 2020, Résultats d'activité des aéroports français – Statistiques de trafic*

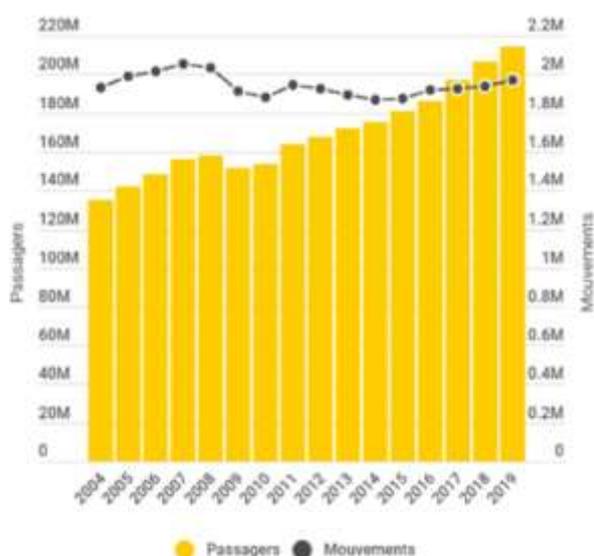
³¹ Trois alliances au niveau mondial avec Star Alliance Skyteam (comprenant Air France) et Oneworld

³² Source : DGAC, 05/2019, *Ecl(air)ages*, n°12, *Panorama des hubs européens et spécialisation géographique*, MTES. Voir détail en Annexe 1

³³ Y compris DOM-TOM et les vols affaires dédiés. Année de référence en 2019 en situation pré-COVID 19.

d'Orly représentant la moitié du trafic national avec respectivement 35,5% et 14,9% du secteur. Les aéroports régionaux assurent 43,6% du trafic national, dont les dix premiers d'entre eux 36,5%, et les plateformes des DOM-TOM 6%.

Evolution du trafic aérien commercial entre 2004 et 2019



Traffic passagers commerciaux sur ADP et les 10 premiers aéroports français en région

Aéroports	Passagers (en milliers)	Part du trafic national (en %)	Part du trafic national (en %)
Paris-CDG	76 150	35,5	50,4
Paris-Orly	31 853	14,9	
Nice Côte d'Azur	14 485	6,8	36,5
Lyon St-Exupéry	11 740	5,5	
Marseille Provence	10 152	4,7	
Toulouse-Blagnac	9 620	4,5	
Bâle-Mulhouse	9 095	4,2	
Bordeaux Mérignac	7 703	3,6	
Nantes Atlantique	7 227	3,4	
Paris-Beauvais	3 983	1,9	
Lille-Lesquin	2 189	1,0	
Montpellier Méditerranée	1 936	0,9	

Source : UAF et FA, 2020, Résultats d'activité des aéroports français – Statistiques de trafic

En France Métropolitaine, 57 aéroports accueillent en 2014 un trafic commercial régulier de passagers³⁴. Ces plateformes sont réparties sur le territoire national avec quelques concentrations remarquables en

Bretagne et Pays de Loire (9)³⁵, sur le littoral méditerranéen (7)³⁶, dans la région lyonnaise (4)³⁷, en Corse (4)³⁸, à l'embouchure de la Seine (3)³⁹ ou en Limousin-Périgord (4)⁴⁰. A contrario, certains espaces apparaissent moins dotés, dont le pourtour sud francilien concernant Centre-Val de Loire.

³⁴ Source : DGAC, CGET, CSAC, 2017, Rapport sur le maillage aéroportuaire français ; Voir trafics de ces aéroports en Annexe 3

³⁵ Rennes, Nantes, Angers, Lannion, Brest, Lorient, Quimper, Dinard-St Malo, Ouessant

³⁶ Perpignan, Béziers, Nîmes, Montpellier, Marseille, Toulon, Nice

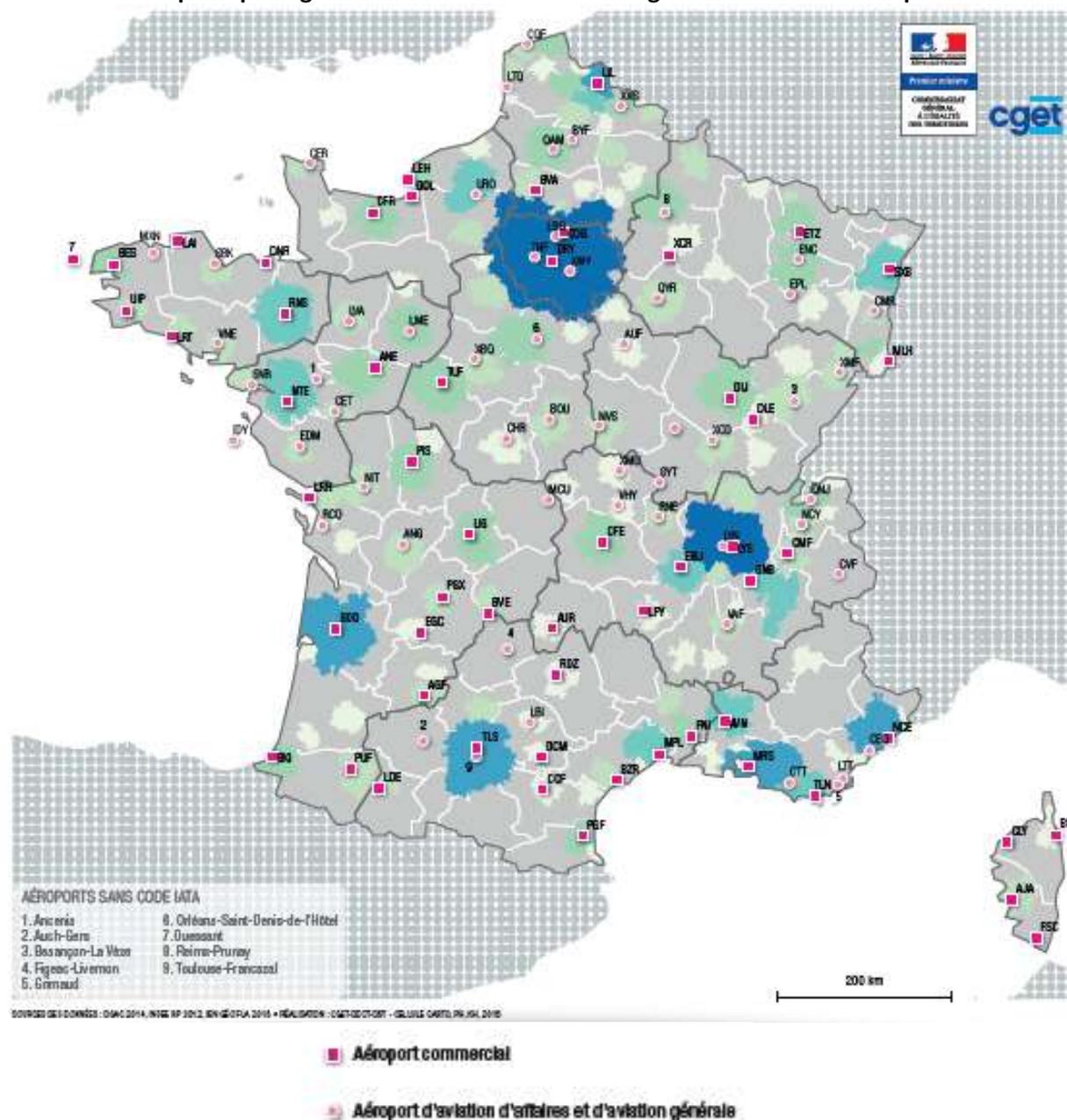
³⁷ Lyon, Chambéry, Saint-Etienne, Grenoble

³⁸ Ajaccio, Bastia, Calvi, Figari

³⁹ Le Havre, Honfleur, Caen

⁴⁰ Limoges, Périgueux, Bergerac, Brive-Souillac

Les 57 aéroports passagers commerciaux de services réguliers en France Métropolitaine



4.2. CENTRE-VAL DE LOIRE, UN ESPACE CONTESTE AVEC UN SEUL AÉROPORT DE LIGNES RÉGULIÈRES

4.2.1. L'activité Passagers-Réguliers sur l'Aéroport Tours-Val de Loire

La Région Centre-Val de Loire compte sur son territoire un seul aéroport de lignes régulières avec *Tours-Val de Loire*. Cette plateforme a accueilli près de 197 000 passagers en 2019, en hausse de 8,6% sur un an, après une année

2018 en-deçà des trafics habituels⁴¹. Ainsi, le trafic de Tours-VDL représente 0,1% du trafic national.

⁴¹ UAF et FA, 2020, Résultats d'activité des aéroports français – Statistiques de trafic

En 2022, une seule compagnie aérienne est présente sur l'aéroport : *Ryanair*, entreprise d'origine irlandaise située sur le segment de marché « low-cost ». Celle-ci propose cinq destinations sur Dublin (2 vols hebdomadaires), Marseille (2 vols), Londres (2 à 4 vols), Marrakech (2 vols) et Porto (3 vols). Le taux de remplissage annoncé est de 90%. Cette compagnie a porté fin 2021 un projet de nouvelle liaison vers Lisbonne, finalement localisé sur l'Aéroport de Poitiers-Biard. Ce choix peut être une conséquence des demandes de subventions de la compagnie aux plateformes qu'elle dessert, de l'ordre de 13€ du siège (équivalent de la taxe d'aéroport)⁴².

Des contacts réguliers sont pris par les responsables de l'Aéroport auprès d'autres compagnies aériennes pour développer les trafics.

L'Aéroport de Tours-VDL n'accueille pas d'activités charters bien que cela soit possible techniquement. Néanmoins, cette activité est programmée pour l'exercice 2023⁴³.

L'Aéroport dispose d'atouts certains pour cette activité de vols réguliers :

- Une bonne accessibilité autoroutière avec la position de carrefour de la métropole tourangelle (A10, A28 et A85).
- Des possibilités de mouvements H24.
- Une activité de Douanes non basée mais mobilisée à l'année selon un programme établi permettant de proposer des destinations extracommunautaires (Marrakech, Londres).
- La gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps pour élargir son aire de chalandise.
- Des services en escales avec les normes sécuritaires adaptées.

- Un terrain certifié européen.
- Un contrôle aérien basé avec quatre contrôleurs de l'Aviation civile, et pérennisé avec l'expérimentation par la DGAC d'une remote-tower en 2023 (contrôle vidéo effectué depuis Toulouse).
- Un foncier disponible important pour proposer de nouvelles activités complémentaires (aéroindustrie, drones,...)
- Une proximité de l'Aéroport de Poitiers avec une présence de Ryanair qui s'y développe (deux nouvelles lignes en 2021), démontrant une pertinence de marché.

Quelques inconvénients sont néanmoins pointés :

- Un modèle économique à trouver avec un trafic en stagnation à 200 000 passagers représentant une charge pour les collectivités concernées (seuil de 500 000 passagers identifié comme seuil d'équilibre financier⁴⁴).
- Une piste de 2400 mètres permettant d'accueillir des appareils équivalents à l'Airbus A321 au maximum.
- Des nuisances phoniques de l'aviation sur le milieu urbain proche.
- Un parking gratuit (à réhabiliter pour le rentabiliser et améliorer sa rotation).
- Une concurrence d'aéroports proches géographiquement (*Poitiers-Biard*, voire *Nantes-Atlantique*, *Angers-Marcé* potentiellement).
- La concurrence du TGV ralliant les plateformes franciliennes.
- L'absence de desserte multimodale directe en tramway et bus.

⁴² Source : Entretien Directeur EDEIS Tours-VDL

⁴³ Voir partie 4.2.3.

⁴⁴ Source : DGAC, CGET, CSAC, 2017, *Rapport sur le maillage aéroportuaire français*

4.2.2. L'activité Passagers-Réguliers sur les aéroports voisins à la région⁴⁵

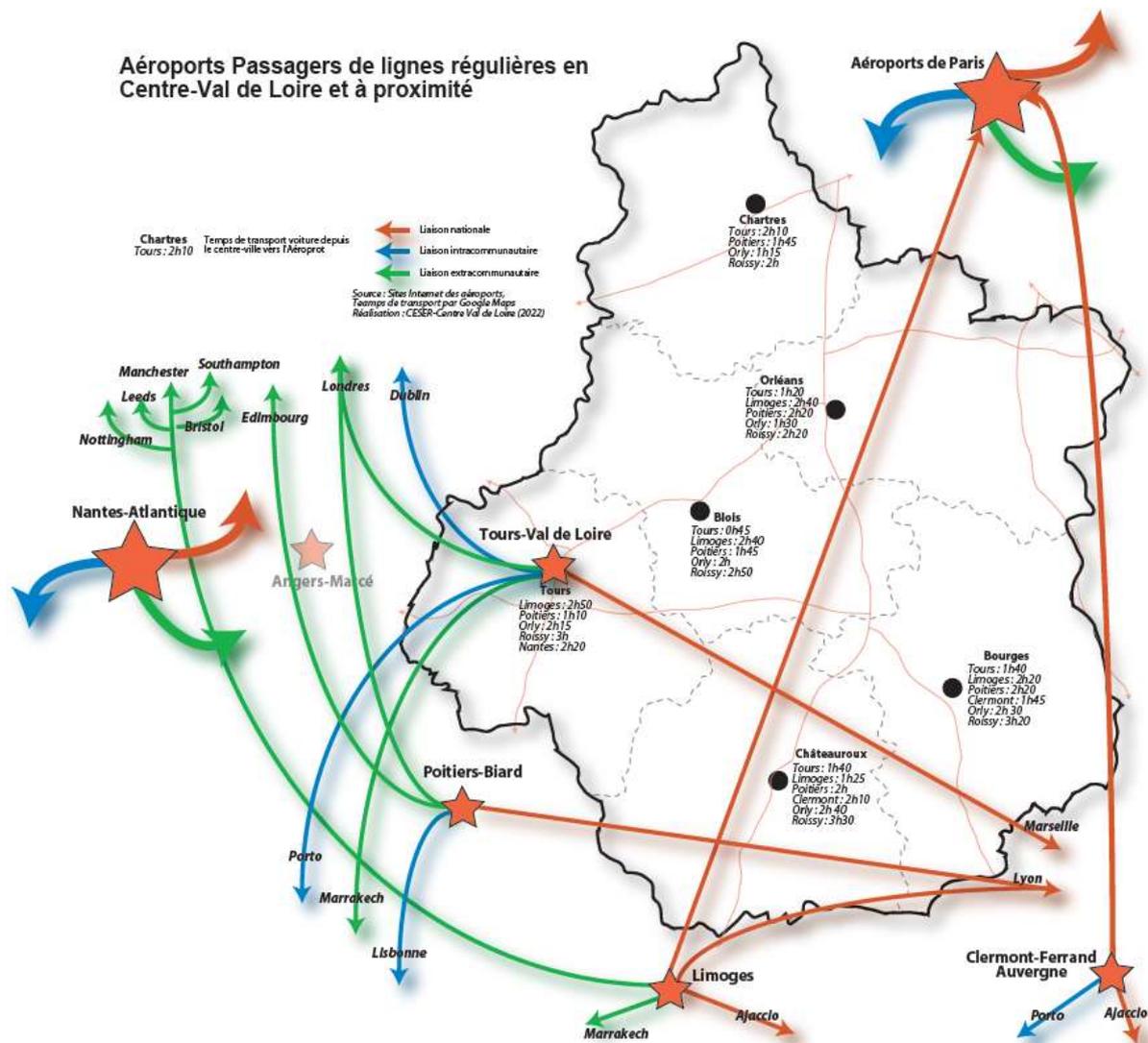
La Région Centre-Val de Loire, de par sa position centrale, connaît une influence d'aéroports voisins importante, et notamment des aéroports d'Ile-de-France, *Roissy-CDG* (76,2 millions de passagers) et *Paris-Orly* (31,9 millions de passagers), hubs mondiaux, européens et nationaux. Les liaisons permises sur l'intégralité des destinations mondiales avec une régularité inégalable, induisent une prépondérance de ces deux plateformes sur les besoins aériens des habitants et des professionnels. Bien que les relations en modes massifiés (cars, trains directs uniquement depuis Saint-Pierre-des-Corps) soient perfectibles et les liaisons par véhicules personnels aléatoires, ces plateformes demeurent celles privilégiées.

A l'ouest, l'*Aéroport de Nantes-Atlantique* est ressenti par les acteurs aéroportuaires tourangeaux comme une concurrence sur son aire d'influence. Cet aéroport est riche de près de 90 destinations sur 25 pays opérées par 20 compagnies aériennes.

En sus, des aéroports régionaux sont localisés à proximité de la région avec :

- *Poitiers-Biard* (114 000 passagers) avec quatre lignes opérées sur Londres, Lyon, Lisbonne et Edimbourg par deux compagnies, *Ryanair* et *Chalair*. Cet aéroport se situe à 1 heure de Tours-Val de Loire.
- *Limoges* (301 000 passagers) avec neuf lignes opérées sur Ajaccio, Lyon, Paris, Marrakech, Bristol, Leeds, Southampton, Manchester, Nottingham par quatre compagnies, *Ryanair*, *Chalair*, *Volotea* et *British Airways*.
- Dans une moindre mesure, l'Aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne (431 000 passagers) surtout axé sur les aéroports parisiens d'Orly (*Amelia*) et Roissy (pour le hub d'*Air France*), obligeant à un rebroussement pour les habitants de la région, ainsi que deux lignes complémentaires (Ajaccio avec *Air Corsica* et Porto avec *Ryanair*).
- *Angers-Marcé*, arrêt du service vers Londres opéré par *British Airways* suite à la période COVID-19.

⁴⁵ Données Passagers issues de *UAF et FA, 2020, Résultats d'activité des aéroports français – Statistiques de trafic* ; Données destinations issues des sites internet des aéroports cités.



4.2.3. Les activités charters sur les aéroports de Châteauroux-Déols et Tours-Val de Loire

L'Aéroport de Châteauroux-Déols dispose d'une activité de passagers via des vols charters sur neuf destinations : Laponie, Corfou, Madère, Crète, Faro, Sardaigne, Malte, Bulgarie, Croatie/Monténégro. Ces vols sont organisés par deux tours opérateurs (*Destinations, Top of Travel*) et commercialisés par des agences diverses⁴⁶. En complément de

cette activité charters, des projets de vols réguliers saisonniers sont évoqués, notamment vers Nice et Ajaccio⁴⁷.

Enfin, une activité charters est programmée pour l'exercice 2023 de l'Aéroport Tours-Val de Loire sur trois destinations : Canaries, Monténégro et Crète.

⁴⁶ Carrefour Voyages, Delalande, Les Voyages de Claudine, Les Voyages de Micheline, Massy, Simplon Voyages, terre d'ailleurs, Thisy Travels, TUI, 36000 Voyages

⁴⁷ Source : « Pas de vols passagers réguliers à l'horizon », 12/01/2022, La Nouvelle République Indre

5. LES ENJEUX EN LIEN AVEC LES CESSATIONS D'ACTIVITES MILITAIRES SUR TOURS ET CHATEAUDUN

Les activités de l'Armée de l'Air sont toujours fortement présentes en région avec deux plateformes d'envergures employant au total 6000 personnels :

- La BA 123 Orléans-Bricy accueillant notamment les Forces Spéciales (escadron transport, unité de commando des forces spéciales, unité d'hélicoptères).
- La BA 702 Avord (18) accueillant une école militaire, un escadron sol-air, un

groupement d'entretien et de réparation des matériels spécialisés et une unité de détection aéroportée équipée d'avions-radars « AWACS ».

Néanmoins, dans le cadre de réorganisations stratégiques, la Défense Nationale a souhaité libérer des emprises foncières en les transférant aux collectivités locales sur Tours et Châteaudun.

5.1. LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE DE TOURS-VAL DE LOIRE

L'Aéroport International de Tours-Val de Loire est issu d'une ancienne Base Aérienne de l'Armée de l'Air, la BA 705. Le foncier est réparti sur deux communes de la métropole : Tours et Parçay-Meslay. Historiquement créé en 1915 à des fins de formations de pilotes, son statut militaire évolue au fil de la première moitié du 20^{ème} siècle pour devenir la BA 705 en 1961.

En parallèle débute à la fin des années 1960 une activité de vols passagers commerciaux de lignes régulières opérées par TAT⁴⁸ dans une aérogare dédiée. Cette activité Passagers a depuis toujours été présente sur le site.

Suite au départ des activités militaires aéronautiques marqué cependant par l'implantation d'activités de ressources humaines de l'Armée de l'Air sur une partie du site à l'automne 2021, le SMADAIT (Syndicat

Mixte d'Aménagement et de Développement de l'Aéroport International de Tours) a repris le foncier aéronautique. Son emprise foncière a ainsi fortement évolué passant de 14 hectares (espaces de l'aérogare) à 220 hectares. De son côté, la Gendarmerie de l'Air a maintenu sa présence et son hélicopt.

Le nouveau propriétaire, le SMADAIT, est un Syndicat Mixte regroupant le Conseil régional (35%), Tours-Métropole (35%) et le Conseil Départemental 37 (30%) (retrait récent de la CCI 37). Cette structure emploie trois salariés et dispose d'un budget de plus de 3 millions d'euros (dont 1,7 million d'euros dédiés aux aides à Ryanair). Les contributions des différents acteurs se répartissent comme suit (la CCI Touraine se retirant définitivement) :

En €	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Évolution 2020/2014
74-Dotations et participations	3 313 699	3 352 038	3 193 319	3 313 793	3 258 092	3 748 485	3 627 198	+9,5 %
7472 Participation -Région	949 706	960 694	915 205	956 743	933 769	1 073 775	1 260 151	+32,7 %
7473 Participation Département	949 706	960 694	915 205	956 743	933 769	1 043 000	1 091 560	+14,9 %
74758 Participation Tours Métropole	949 706	960 694	915 206	956 743	933 769	1 164 161	1 273 487	+34,1 %
7478 Participation CCI Touraine	464 581	469 956	447 703	443 564	456 785	467 549	2 000	-99,6 %

Source : CRC d'après comptes de gestion 2014-2019, compte administratif 2020.

⁴⁸ Touraine Air Transport

Au sein de ce budget, les frais de fonctionnement propres du syndicat mixte s'élevaient à 311 000 euros en 2020 (dont 186 000 de charges de personnel). Néanmoins, selon la CRC CVL⁴⁹, ces frais paraissent sous-estimés du fait de l'apport récurrent de prestations effectuées par les services de Tours Métropole.

L'exploitation de l'aéroport est assurée via une DSP⁵⁰ à la société EDEIS, société spécialisée, dont le contrat a été prolongé jusqu'en décembre 2022.

En 2020-21, la plateforme a bénéficié d'investissements à hauteur de 9 millions d'euros dans le but de remettre aux normes les hangars militaires et d'obtenir la certification aéronautique européenne. Les caractéristiques techniques du site permettent des recettes via des activités aériennes et complémentaires potentiellement conséquentes :

- Une piste de 2400 mètres de long sur 45 mètres de large (type piste OTAN permettant l'accueil d'un A321 au maximum), complétée par deux pistes de taxiway.
- Une équipe de 14 pompiers avec volonté de passer à 20.
- Quatre contrôleurs de l'aviation civile qui seront remplacés par une remote-

5.2. LA PLATEFORME AERIENNE DE CHATEAUDUN

Le site aérien de Châteaudun constitue un site historique de l'aviation en région ouvert en 1935. Ce site est devenu base aérienne militaire de la Défense Nationale en 1954 (BA 279) pour le stockage d'aéronefs, puis la gestion et la transformation de la flotte militaire en fin de vie. L'Armée y a débuté en 2014 un retrait progressif de ses activités en transformant la BA 279 en EAR (Elément Air Rattaché) à la BA 123 d'Orléans-Bricy. Ce retrait est devenu total à l'automne 2022 suite

⁴⁹ CRC CVL, 02/2022, Rapport d'observations définitives et ses réponses, SMADAIT

⁵⁰ Délégation de Service Public

⁵¹ Source : Demazière C., LEDUCQ D., 2020, Aéroports et villes intermédiaires : quel devenir ? Réflexions à partir du cas de Tours, « Géotransports, n°20 »

tower en 2023 (expérimentation portée par la DGAC) permettant des contrôles aériens à distance depuis Toulouse.

- Cinq agents AFIS pour les aviations d'affaires et sanitaires.
- 45 000 m² de parking (soit l'équivalent de 14 A330).
- 3 hangars de 6000 m² chacun, nécessitant des rafraichissements, permettant l'accueil d'activités économiques.

Dans le cadre de travaux pour le Conseil de Développement de la Métropole de Tours en 2018, deux universitaires issus de Polytech Tours ont proposé 3 scénarios prospectifs⁵¹ :

- La création d'un nouveau quartier durable au nord de l'agglomération tourangelle ;
- Le développement des trafics passagers permettant d'atteindre le million de passagers ;
- Une diversification des activités avec notamment un maintien d'activités aériennes d'affaires.

Ces scénarios ont été repris en préconisations par la Chambre Régionale des Comptes dans son rapport de 2022⁵²

au transfert de propriété à la Communauté de Communes du Grand Châteaudun (CCGC).

En 2021, une première phase de cession de 55 hectares a été réalisée à la CCGC, rétrocédée ensuite à un groupe immobilier⁵³. Pour la gestion de ce foncier, la SPL⁵⁴ Air Châteaudun a été créée. A l'automne 2022, une deuxième cession auprès de la CCGC est intervenue sur l'intégralité du foncier restant, soit 400 hectares, comprenant la piste aérienne principale⁵⁵. L'EPCI locale a été la seule entité

⁵² CRC CVL, 02/2022, Rapport d'observations définitives et ses réponses, SMADAIT

⁵³ Projet d'investissements de 130 M€ avec un objectif de création de 450 emplois.

⁵⁴ Société Publique Locale

⁵⁵ Décret n° 2022-590 du 20 avril 2022 autorisant la cession à l'euro symbolique d'une fraction de

publique à se porter candidate à ce transfert de propriété.

Ainsi, le foncier total constitue 450 hectares d'un seul tenant disposant notamment d'une piste principale de 2300 mètres et de près de 50 000 m² d'entrepôts en bon état⁵⁶.

Un projet de développement progressif porté par la CCGC et l'association REVIVISCO est en cours de structuration. Celui-ci vise à valoriser sa proximité avec l'Île-de-France pour y installer de nouvelles activités économiques et/ou de formations. Dans ce cadre, la modernisation de la ligne ferroviaire vers Paris-Austerlitz est souhaitée.

Le projet de développement envisagé est constitué de trois grandes étapes graduelles :

1. 2022-2024 / Ouverture d'un aéroport d'aviation générale et d'affaires, avec immobiliers de bureaux.
2. 2026 / Inauguration du terminal aéroportuaire avec l'accueil d'une compagnie d'aviation commerciale
3. 2031 / Inauguration d'un hub intermodal dans l'aéroport avec gare TER, 15 destinations complémentaires à Paris-Orly (essentiellement nord Europe).

Les atouts indiqués par les porteurs de projets pour le développement complet du projet sont nombreux avec :

- Une infrastructure aérienne importante (piste adéquate notamment).
- Un foncier bâti composé de hangars de grandes capacités pour des activités de maintenance-réparation.
- la proximité de Paris et de l'ouest francilien (bassin de vie à hauts revenus) à laquelle s'ajoute une importante communauté d'affaires, y compris en Centre-Val de Loire. Une étude de marché commandée par la CCGC indique un potentiel avec train rapide vers Paris-Austerlitz de 1,2 à 1,7 million de passagers annuels sur 17 à 19 destinations à horizon 2035 ; et sans train rapide, un potentiel de 600 000 passagers⁵⁷.
- Le potentiel touristique de l'Île-de-France et du Val de Loire.
- Une saturation des aéroports d'affaires et de loisirs franciliens (notamment Toussus-le-Noble).
- Dans une biodiversité préservée, une volonté de développer un aéroport écoresponsable.

5.3. QUELS BESOINS D'AÉROPORTS DE PARIS (ADP) ET QUELLES REPONSES EN CENTRE-VAL DE LOIRE ?

5.3.1. L'activité ADP et les conséquences de la crise COVID-19

Le Groupe ADP (Aéroports de Paris) est l'entité propriétaire et gestionnaire des trois grandes plateformes aéroportuaires franciliennes (Roissy, Orly, Le Bourget) et d'une dizaine d'aérodromes en Île-de-France⁵⁸ :

- Roissy-CDG (93-95) avec une vocation de hub mondial via 320 destinations desservies.
- Orly (91-94) avec une vocation nationale, DOM-TOM et Europe moyen-courrier.

l'ensemble immobilier domanial dénommé « Élément Air Rattaché 279 », sise sur les communes de Jallans et Villemaury (Eure-et-Loir), reconnue inutile par le ministère des armées / Cession réalisée dans le cadre de la Loi NOTRe du 7 août 2015 et du Décret du 28 juillet 2021.

⁵⁶ S'y ajoutent des éléments immobiliers : hangarets climatisés à hydrométrie contrôlée,

12 000 m² de bureaux et ateliers, une salle de cinéma, un bâtiment d'hébergements de 120 chambres, et d'une collection-musée.

⁵⁷ Source : NAMA, 04/2021, Etudes de marché petit aéroport de Châteaudun, CCGC

⁵⁸ Seul l'aérodrome de Melun-Villaroche n'est pas propriété d'ADP en Île-de-France.

- Le Bourget (93) avec une vocation de vols d'affaires.
- Toussus-le-Noble (78) et Pontoise (95) sur l'écologie et centres de test pour les nouvelles mobilités urbaines ;
- Meaux (77), Lognes (77) et Etampes (91) axés sur le loisir ;

Les plateformes d'ADP accueillent 100 millions de passagers par an et le groupe emploie 15 000 salariés directs.

5.3.2. La stratégie d'ADP et les liens avec Centre-Val de Loire

Pour les années futures, ADP souhaite adapter ses plateformes aux enjeux environnementaux et énergétiques à venir en plaçant ses plateformes au cœur de leur écosystème territorial⁵⁹ :

- Roissy-CDG pour accueillir les avions propulsés au SAF⁶⁰ et confirme la vocation mondiale de l'aéroport.
- Orly sur l'avion à hydrogène pour les liaisons actuelles de moyen-courriers en lien avec les transports publics et les activités logistiques menées notamment sur le Marché International de Rungis.
- Toussus-le-Noble et Pontoise sur l'avion à propulsion électrique en lien avec les mobilités urbaines et les vols régionaux.

En termes de potentiels de croissance des trafics, ADP reconnaît des saturations futures de ses infrastructures provoquées par des facteurs d'origines diverses :

- L'interdiction des circulation nocturnes sur Orly.
- L'abandon par l'Etat du projet de quatrième terminal sur Roissy-CDG qui devait être dédié à *Air France*.
- La forte hausse des trafics de fret aérien dédiés (hors soutes à bagages)

Les impacts liés à la crise COVID-19 ont durement touchés le premier acteur aéroportuaire mondial avec une baisse drastique des trafics, qui reviennent à des niveaux habituels très progressivement (Avril 2020 : 2% du trafic habituel ; Juin 2021 : 15% du trafic habituel ; Mai 2022 : 82% du trafic sur Roissy-CDG et 96% sur Orly). Encore en 2022, le nombre de liaisons perdues est important, notamment en Asie (ex : seulement trois connexions avec des villes chinoises contre quatorze auparavant).

multipliant les mouvements nocturnes sur Roissy-CDG.

Dans ce cadre favorable au développement de structures voisines, ADP ne souhaite pas se positionner sur des développements aéroportuaires extra-franciliens, comme a pu le démontrer son non-positionnement sur l'exploitation de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (80) dont le contrat actuel arrive à échéance en mai 2023⁶¹.

Dans le but de libérer des capacités sur Roissy-CDG, une option pourrait être de réorienter les trafics de fret aérien non-expressistes sur des aéroports du Bassin parisien.

La région Centre-Val de Loire peut éprouver des difficultés à rejoindre les aéroports franciliens, l'usage de la voiture et des parkings des aéroports étant prédominant. La liaison Tours-Roissy en LGV demeure la plus efficace. Quelques lignes de cars longues distances existent néanmoins sur les axes Tours-Roissy, et A20-A71 (Bourges, Châteauroux, Orléans) vers Orly et Roissy.

La Région Centre-Val de Loire pourra bénéficier d'améliorations de ses liens avec les plateformes d'Orly et de Roissy-CDG grâce à des projets confirmés ou à confirmer dans les prochaines années :

lignocellulosiques en paraffine synthétique), ou électrofuels (hydrocarbures produits synthétiquement issus des énergies renouvelables, d'eau et de dioxyde de carbone.

⁶¹ Source : *Les Echos*, 11/05/2022, *L'aéroport de Paris-Beauvais en quête d'un nouvel exploitant*

⁵⁹ Voir partie 6.1.

⁶⁰ En anglais SAF (Sustainable Aviation Fuels), carburants d'origines oléochimiques-lipidiques (huiles végétales, graisses animales, huiles de cuisson usagées), biochimiques (conversion biomasses par fermentation), thermochimiques (conversion de matières premières

- Création actée d'une gare de cars longue distance sur l'Aéroport d'Orly qui pourraient desservir de nouvelles villes de la région et proposer des fréquences supplémentaires.
- Prolongement acté dans le cadre du Grand Paris de la ligne de Métro 14 reliant le centre de Paris à l'aérogare d'Orly. Ceci permettra une

interconnexion facilitée depuis la Gare d'Austerlitz via Gare de Lyon pour les trains *Rémi Express* et *Intercités*.

- Pour la métropole tourangelle et le Vendômois situés sur la LGV Atlantique, le projet de création d'une gare LGV à Pont de Rungis à horizon 2030 facilitera les liens avec Orly⁶².

5.4. UN BUDGET MODESTE POUR LE CONSEIL REGIONAL

Sur les deux dernières années, la politique aéroportuaire représente un budget de l'ordre de 2,2 M€ en fonctionnement dont 0,9 M€ pour chacun des Aéroports de Châteauroux et Tours (1,273 M€ en 2020), complété par des

investissements variables selon les besoins de mises aux normes et/ou d'opérations spéciales. La répartition de ces crédits est allouée comme suit :

Année	Opération	Mandaté
2020	Hangar Aéroport CHX	15,9 M€
2021	1 ^{ère} tranche de travaux Aéroport Tours	1 M€
2021	Hangar Aéroport CHX	4 M€
2021	Travaux Aéroport Châteauroux	1,3 M€

Source : Comptes Administratifs Conseil régional CVL 2020 et 2021

Ces investissements massifs devraient assurer des recettes importantes à l'avenir et des

retombées en termes d'emplois et/ou de dépenses sur le territoire.

⁶² Les améliorations ferroviaires projetées sur Orly sont issues de l'obligation faites par la Commission Européenne de disposer d'une connexion

ferroviaire pour tout aéroport inclus dans un RTE-T (Réseau Trans-Européen de Transport).

PARTIE II – UN SECTEUR AERIEN PILOTE DE SON IMPACT ET DE SA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE

6. UNE REDUCTION DES IMPACTS ECOLOGIQUES

6.1. UN OBJECTIF DE NEUTRALITE CARBONE A HORIZON 2050⁶³

Les compagnies aériennes via l'IATA (International Air Transport Association)⁶⁴ se sont fixées en 2021 pour objectif l'atteinte de la neutralité carbone à horizon 2050. Le secteur est responsable de 3% des émissions de GES mondiales et souhaite réduire cette empreinte dans le but de répondre à l'urgence climatique.

Les moyens envisagés pour atteindre cet objectif ambitieux sont :

- A court terme, une compensation des émissions de GES via un financement de projets de reforestation ou de réduction d'émissions dans d'autres secteurs d'activités.
- Le développement des carburants aériens durables (SAF) pouvant être issus de la valorisation de la biomasse et de déchets. Cette énergie alternative au kérosène permettrait de réduire de 80% les émissions de GES sur la base du cycle de vie complet du carburant, à raison de l'alimentation à 65% des appareils. Les difficultés d'approvisionnements sont actuellement importantes sur un marché en genèse qu'il convient de structurer et de développer.
- De moindre ampleur, les aéronefs électriques et à hydrogène sur lesquels se positionnent certains constructeurs, dont Airbus, qui permettraient de réduire de 13% au total les émissions de GES. Les premiers appareils devraient être disponibles d'ici à 2035

pour des liaisons régionales emportant 100 à 150 passagers. L'énergie électrique pourrait aussi être pertinente pour des engins à vocation de mobilité aérienne urbaine dont de premières expérimentations sont réalisées sur des plateformes aériennes en France, notamment sur Pontoise.

- Le développement des drones personnels pour la livraison et le transport de personnes pourrait constituer des solutions sur des courtes distances à mêmes de répondre à des besoins satisfaits de manière non optimale par des transports terrestres collectifs ou individuels (taxis, location de voiture,...). Des législations sont en réflexion par les services de la DGAC sur ces moyens de transport du futur.
- Enfin, des projets moins avancés de captage de CO₂, (gain GES de 11%) et une amélioration de l'exploitation des flottes (gains GES de 3%).

Au total, cette transition énergétique du secteur pourrait s'élever à 1500 milliards de dollars.

Pour exemple, *Air France* développe ce plan au sein de sa compagnie via deux axes principaux à 2030⁶⁵ :

- Un renouvellement de la flotte permettant une diminution de la consommation (les avions de nouvelle

⁶³ L'Usine Nouvelle, 05/10/2021, « Comment le transport aérien compte atteindre la neutralité carbone en 2050 », <https://www.usinenouvelle.com/article/comment-le-transport-aerien-compte-atteindre-la-neutralite-carbone-en-2050.N1147182>

⁶⁴ Association des compagnies aériennes mondiales (290 adhérentes)

⁶⁵ https://airfranceact.airfrance.com/fr?utm_medium=EML&utm_source=MLT&utm_campaign=MA_NLT_CNS_ThinkerInspiration_745&utm_term=WW&GIN_CRYPT=IkjtoiZtfgKILLmB%2BjKr5A%3D%3D&EMAIL_HASH=661284d4d57b3dd0d95bdf876b0ea4ac04cc33fb73eda3baa4fbbd2e6160cb15

génération émettent 20 à 25% de CO2 en moins). Ainsi, 70% de la flotte sera composée d'avions nouvelle génération en 2030.

- Développement du SAF (Carburant d'Aviation Durable).

- L'éco-pilotage en formant ses pilotes et en contribuant à la mise en place du projet de Ciel Unique Européen.
- Développer l'intermodalité air-rail entre quelques destinations et les grands hubs de la compagnie.
- Des actions sur la restauration responsable à bord des appareils.

6.2. UN TRAVAIL IMPORTANT SUR LA BIODIVERSITE DES PLATEFORMES

Le foncier massif d'un seul tenant occupé par une plateforme aérienne nécessite des actions en faveur de la sauvegarde de la biodiversité. Les acteurs responsables mettent en place des politiques volontaristes à obligatoire selon les activités effectuées :

- Des réserves foncières pour des espaces semi-naturels préservés avec 70% des surfaces aéronautiques constituées de prairies⁶⁶. Pour exemple, le projet de Châteaudun prévoit plus de 150 hectares de zones préservées pour la sauvegarde notamment de deux espèces de papillons (Hermite, seule présence en France au nord de la Loire, Mercure) et trois espèces de criquets.
- Une démarche « Aéroports Zéro phyto » mise en place par l'UAF, ADP et l'OFB⁶⁷ lancée dans le cadre d'une initiative nationale : le plan Ecophyto II+. Les objectifs pour les aéroports sont d'identifier et de valoriser les

bonnes pratiques de gestion déjà avancées sur le sujet, et d'élaborer et diffuser des outils techniques et/ou d'aides à la décision pour lever des contraintes techniques et/ou économiques.

- Des plans de gestion des espaces aéroportuaires pour lier accueil d'activités et préservation de la biodiversité (ex : partenariat entre l'Aéroport de Châteauroux et *Indre Nature*).
- Une protection des espèces animales avec la formation et l'embauche d' « Opérateurs de prévention du péril animalier »⁶⁸. Cette activité vise à élaborer un suivi statistique, à sécuriser les pratiques aériennes, et à prendre des mesures pour réduire la présence animale sur les infrastructures aériennes. 187 espèces d'oiseaux sont présentes sur les aéroports français (entre 48 et 84 par aéroport)⁶⁹.

⁶⁶Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/aeroports-biodiversite-en-piste>

⁶⁷ Office Français de la Biodiversité

⁶⁸Source : <https://www.francecompetences.fr/recherche/rncp/35017/>

⁶⁹Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/aeroports-biodiversite-en-piste>

150 hectares de zones préservées sur l'Aérodrome de Chateaudun (espace en vert clair)

L'aérodrome de Châteaudun, un site à haut potentiel

-  **Zone "vie"** (20 hectares) : bâtiments tertiaires, de restauration collective, de formations (THD), ateliers, hangars et entrepot, habitations...
-  **Zone aéronautique** : piste principale, hangars de maintenance, hangarettes, taxiways et parkings avion...
-  **Espaces naturels protégés** : habitats (pelouses calcicoles) et espèces (papillon Hermitte, criquet, oedicnème criard).
-  **Zone sud / Ferme photovoltaïque**
-  **Zone sud / hangars** : hangar Poulmic, deux hangars de 5 000 m2, 5 hangarettes...

⇒ Cinq zones ; trois zones au service des aéronefs.

⇒ De l'activité pour de l'emploi qualifié.



Source : CCGC, 10/2021, L'aérodrome de Châteaudun, PPT

6.3. LES IMPACTS DE LA LOI « CLIMAT ET RESILIENCE »

En août 2021, une nouvelle Loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets⁷⁰, dite Loi « Climat et résilience », fixe un cadre réglementaire ayant pour objectif d'atteindre l'Accord de Paris adopté en décembre 2015 et le Pacte vert pour l'Europe. Cette Loi apporte des restrictions quant à la création et à l'extension de plateformes aéroportuaires via trois domaines majeurs :

- *L'Article 194* ; Objectif de Zéro artificialisation nette des sols restreignant les possibilités de création et/ou d'extension de fonciers à vocation d'activités, notamment aéroportuaire, ou de logement.

- En prolongement et en appui, *l'Article 146* ; Impossibilité d'extension ou de création de nouvelles pistes et/ou d'aérogares et de bénéficier d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) si ces investissements entraînent une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effets de serre générés par les activités aéroportuaires.
- *L'Article 145* ; Interdiction des liaisons intérieures pouvant être réalisées en moins de 2h30 sans correspondance en train, réduisant à la marge les marchés aériens.

⁷⁰ Loi n°2021-1104 du 22 août 2021

7. DES AMELIORATIONS SUR LE BRUIT ET L'ECONOMIE CIRCULAIRE

7.1. UNE VOLONTE DE REDUCTION DES NUISANCES SONORES

La baisse continue des nuisances sonores issues des engins aéronautiques à proximité des plateformes aériennes constitue un enjeu conjoint des constructeurs aéronautiques, des structures aéroportuaires et des utilisateurs aériens (professionnels et pratiquants amateurs). L'enjeu de réduction du bruit est la problématique essentielle pour l'acceptation des populations environnantes. Les écoles de pilotage notamment sont réputées être très bruyantes du fait de mouvements nombreux sur les plateformes occupées.

Continue depuis 50 ans, la diminution du bruit provenant des appareils est de l'ordre de 75%⁷¹. Ces diminutions sont réalisées grâce à des améliorations technologiques et organisationnelles des acteurs de la filière : nouveaux moteurs, aérodynamisme accru, procédures de vols améliorées,...

Pour exemple, les nouvelles motorisations issues des A320 Néo permettent des gains de -4,3 à 3,4 dB(A) au décollage et de 1,1 à 1 dB(A) à l'atterrissage par rapport aux A320 classiques⁷².

Les améliorations des procédures de vols et de pilotage participent à une meilleure

acceptation de ces nuisances. Les optimisations de parties d'appareils (becs, volets, dérive, plan horizontal) permettent des approches en descente plus continues avec des gains significatifs de bruits générés, de l'ordre de 3 à 5 dB(A)⁷³.

Le durcissement de certaines réglementations, à utiliser dans les cas extrêmes, répondent à des besoins d'urgence. Les exemples de la fermeture nocturne de l'Aéroport de Paris-Orly de 23h30 à 6h15 et son plafonnement à 200 000 mouvements annuels⁷⁴, et de Paris-Beauvais de 00h à 5h, sont significatifs de ces efforts importants⁷⁵.

Des améliorations sur les rotations d'hélices peuvent être envisagées pour diminuer les bruits importants de ces parties des engins.

A long terme, un espoir de diminution du bruit peut être entrevu avec la création d'avion électrique et/ou à hydrogène. Néanmoins, cette technologie ne pourra supprimer l'intégralité des nuisances sonores, notamment celles provenant des hélices.

7.2. L'ENJEU DU RECYCLAGE ET DE LA REGENERATION DES PIECES

A l'image de tous les secteurs d'activités, le secteur aérien souhaite améliorer son empreinte environnementale en diminuant les déchets issus de ses appareils. L'enjeu majeur pour les territoires est de parvenir à capter les investissements liés à ces activités en développement et fortement pourvoyeurs

d'emplois de niveaux de qualifications diversifiés. Les professionnels estiment à 10 000 avions commerciaux, dont 4000 en Europe, les appareils hors d'usage d'ici 20 ans, recyclables à 90%. Sur un gros porteur, 147 tonnes de métal sont revalorisables dont 85%

⁷¹ Science et Vie, 10/06/2015, « Halte au bruit », www.science-et-vie.com/article-magazine/halte-au-bruit

⁷² Premières données constatées sur Roissy, deuxièmes données constatées sur Orly. Source : *Bruitparif*, 05/2019, *Résultats des mesures de bruit aérien réalisés en 2018 dans le cadre de l'action de survol du PRSE3*

⁷³ <https://www.vinci-concessions.com/la-quete-de-lavion-silencieux>

⁷⁴ Source : <https://www.senat.fr/questions/base/2019/qSEQ19040733S.html>

⁷⁵ Source : *Les Echos*, 11/05/2022, « L'aéroport de Paris-Beauvais en quête d'un nouvel exploitant »

d'aluminium, 10% d'acier, 3% de titane et 2% de cuivre⁷⁶.

Deux étapes essentielles composent le recyclage et le démantèlement avec des process de traçabilité très stricts sur l'origine et l'entretien des pièces assurant une garantie d'utilisation :

- Extraction des fluides (huiles, kérosène, circuits hydrauliques,...) et des matériaux dangereux (amiante, uranium, explosifs,...) ;
- Découpe de l'appareil.

En France, deux sites assurent ce type d'activités à Tarbes (*Tarmac*) et à Châteauroux (*Véolia*). A l'image du démantèlement des gros engins aéronautiques, un enjeu de pérennisation de reconversion et/ou de démantèlement des appareils se présente. En effet, la création d'un premier site dédié en Chine à Chengdu par *Airbus*, en association avec *Tarmac*, oblige les acteurs du secteur à maintenir leurs positions en améliorant leurs process. Cette unité vise 500 appareils d'ici 2030⁷⁷.

⁷⁶ Source : *Ça m'intéresse*, 09/10/2020, « Comment recycler un avion ? », <https://www.caminteresse.fr/environnement/comment-recycler-un-avion-145197/>

⁷⁷ Source : <https://www.lefigaro.fr/societes/airbus-annonce-l-ouverture-d-un-centre-de-recyclage-d-avions-en-chine-20220118>

PARTIE III – PRECONISATIONS DU CESER SUR CINQ NIVEAUX DE PLATEFORMES AERIENNES

Dans le cadre de ses travaux, le CESER Centre-Val de Loire a identifié des enjeux spécifiques sur cinq niveaux de plateformes répondant à des intérêts et usages distinctifs :

- 19 plateformes « *Sports et Loisirs* » avec des enjeux de proximité ;
- 3 plateformes d'intérêt économique départemental à *Blois-Le Breuil*, *Bourges* et *Orléans-Saint Denis de l'Hôtel* ;
- L'*Aéroport de Châteauroux-Déols* axé sur le fret aérien et l'aéro-industrie ;
- L'*Aéroport de Tours-Val de Loire* axé sur des trafics passagers réguliers et des activités aériennes complémentaires (sanitaire, écolage, sport-loisirs) ;
- La plateforme de Châteaudun recherchant un développement d'activités aériennes diversifiées.

Chacune de ces plateformes bénéficie de recommandations ciblées et d'une analyse AFOM (Atouts-Forces-Opportunités-Menaces) pour rappeler le contexte dans lequel elles s'inscrivent. Est présentée ci-dessous une synthèse des préconisations et actions, suivie d'un phasage potentiel de mise en œuvre.

Préconisations	Actions
1 Pérenniser les financements pour redynamiser l' « aviation populaire », accessible à toutes et tous et plus durable	1.1. Préserver ces fonciers aériens
	1.2. Promouvoir les sports aériens via des manifestations d'envergures régionale et nationale
	1.3. Financer des matériels écologiquement responsables
	1.4. Mobiliser et faire connaître les CAP ASSO
	1.5. Mettre en place des chartes de bonnes pratiques de biodiversité
2 Maintenir les financements et partenariats pour développer une meilleure accessibilité et attractivité des territoires	2.1. Soutenir les diverses activités grâce à des équipements adaptés
	2.2. Demeurer en veille, anticiper et adapter en permanence pour respecter les exigences réglementaires
	2.3. Assurer des amplitudes horaires élargies
3 Pérenniser l'Aéroport de Châteauroux-Déols sur les segments « Fret aérien » et « Aéro-industrie »	3.1. Pérenniser et promouvoir les activités commerciales de fret aérien
	3.2. Développer des formations en lien avec les plateformes aériennes et les métiers de l'aéronautique
	3.3. Être proactif sur le changement des énergies sur les gros porteurs
	3.4. Valoriser l'Histoire de l'aviation américaine en Centre-Val de Loire
4 Tendre vers 400 à 500 000 passagers réguliers sur l'Aéroport Tours-Val de Loire à horizon 2035	4.1. Renforcer le SMADAIT en termes financiers et de compétences
	4.2. Solidifier l'accord interpartenarial Métropole-Département-Région
	4.3. Assurer les investissements nécessaires à la réalisation de l'objectif passagers
	4.4. Mettre en place une DSP d'une durée de 10 ans à partir de 2024 incluant une clause de revoyure à 5 ans
	4.5. Investir dans une politique commerciale offensive en démarchant les compagnies aériennes
	4.6. Garantir une multimodalité optimale de l'accès à l'aérogare pour les voyageurs

	4.7. Augmenter les revenus financiers du SMADAIT suite à l'augmentation des trafics passagers et valoriser le foncier bâti hérité de l'Armée
	4.8. Être proactif sur le changement des énergies sur les liaisons moyens-courriers
	4.9. Réfléchir à une alliance inter-aéroportuaire
<i>Si échec du tendanciel à 400-500 000 passagers</i> 4bis Enclencher le retrait de la Région du SMADAIT	4b.1. Réorienter Tours-Val de Loire en aéroport d'intérêt départemental
	4b.2. Requalifier l'aéroport en nouveau quartier métropolitain
	<u>Condition</u> : Garantir l'accessibilité aéroportuaire pour la métropole de Tours et le Sud-Ouest du Centre-Val de Loire
5 Développer un projet d'aéroport à vocation économique départemental sur Châteaudun pour préserver le foncier aérien	5.1. Pérenniser la vocation aérienne de l'Aérodrome de Châteaudun et préserver des capacités géostratégiques nationales
	5.2. Développer une plateforme multiactivités aéronautique sur des segments en tensions
	5.3. Structurer la SPL Air Châteaudun et ouvrir son actionnariat aux collectivités intéressées
	5.4. Valoriser le parc immobilier existant
	5.5. Mettre en place une charte et bonnes pratiques de biodiversité

Déploiement chronologique des préconisations



8. RECOMMANDATIONS SUR LES 19 PLATEFORMES « SPORTS ET LOISIRS »

<p style="text-align: center;">ATOUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Aviation populaire ➤ Pratique aisée grâce à une topographie plate ➤ Centralité de la région ➤ Proximité de l'IdF pour le nord de la région ➤ Zones de sauvegarde de la biodiversité ➤ Des besoins de financements des pratiquants faibles pour les pouvoirs publics ➤ Des implantations plutôt rurales dans des milieux à population peu dense 	<p style="text-align: center;">FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Localisation sur des EPCI à faibles capacités d'investissements ➤ Nuisances sonores et environnementales ➤ Repose sur des associations
<p style="text-align: center;">OPPORTUNITES</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Accueil de pratiquants extrarégionaux développant le tourisme (pratique interrégionale dans une région centrale, accueil de manifestation locales, régionales et nationales) ➤ Electrification du parc (ex : avions, treuils vol à voile) pour une décarbonation des pratiques ➤ Mise en place de chartes de biodiversité 	<p style="text-align: center;">MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Avia-basching ➤ Hausse des énergies fossiles ➤ Besoins de financer infrastructures et entretien ➤ Possibilité de transformer des possibles charges financières en ressources (ex : photovoltaïque) ➤ Urbanisation mal coordonnée rapprochant les habitations des activités aériennes

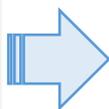
Préconisation 1
Pérenniser les financements pour redynamiser l'« aviation populaire », accessible à toutes et tous et plus durable



Pourquoi ?

Le rêve aéronautique constitue une part importante de la pratique sportive et de loisir de l'aviation légère. L'Histoire française et européenne en matière aéronautique perdure aujourd'hui grâce à des milliers de passionnés œuvrant dans les milieux associatifs, dont les fédérations sportives.

Ces activités constituent le vivier des pilotes professionnels de demain, des instructeurs aux pilotes de lignes.



Les acteurs en présence
(par ordre d'intervention)

- ✓ EPCI
- ✓ Clubs, Fédérations sportives
- ✓ Utilisateurs divers
- ✓ Conseils départementaux au titre des politiques jeunesse-sport

4 Actions

- 1.1. Préserver ces fonciers aériens** en améliorant les ressources auprès des usagers et les utilisations complémentaires (ex : photovoltaïque)
- 1.2. Promouvoir les sports aériens via des manifestations d'envergures régionale et nationale**
- 1.3. Financer des matériels écologiquement responsables** en regroupant clubs et fédérations (location de matériel et centralisation du stockage, treuils électriques pour planeurs)
- 1.4. Mobiliser et faire connaître les CAP ASSO** auprès des clubs et fédérations
- 1.5. Mettre en place des chartes de bonnes pratiques de biodiversité** sur l'intégralité du foncier aérien

9. RECOMMANDATIONS SUR LES PLATEFORMES D'INTERET ECONOMIQUE DEPARTEMENTAL (BLOIS, BOURGES, ORLEANS)

<p style="text-align: center;">ATOUTS</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Des multi-spécialistes (Affaires, Sports-Loisirs, Maintenance aviation légère) mutualisant les moyens ➤ Un atout d'attractivité saisi par les milieux économiques ➤ Des accès routiers bien calibrés ➤ Zones de sauvegarde de la biodiversité ➤ Engagement et investissement continu des Conseils Départementaux sur Blois et Orléans, CA sur Bourges) ➤ Utilisation pour des vols sanitaires au départ (prochainement à l'arrivée pour CHU Orléans) 	<p style="text-align: center;">FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Des coûts de fonctionnement importants ➤ Aux limites des compétences réglementaires des Conseils Départementaux ➤ Nuisances sonores et environnementales
<p style="text-align: center;">OPPORTUNITES</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Favoriser la réindustrialisation-relocalisation en facilitant les échanges et les trafics ➤ Des utilités stratégiques ? ➤ Des spécialisations par carburants possibles ➤ Electrification du parc diminuant les GES ➤ Positionnement écofriendly des avionneurs (amélioration des moteurs et des hélices) ➤ Mise en place de chartes de biodiversité 	<p style="text-align: center;">MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Des mises aux normes sans cesse croissante et rapprochant les petites structures des plus importantes ➤ « Jets privés basching » ➤ De nouvelles carburations nécessitant des investissements

Préconisation 2
Maintenir les financements et partenariats pour développer une meilleure accessibilité et attractivité des territoires



Pourquoi ?

Les milieux économiques locaux peuvent avoir besoin d'échanger de manière intense et rapide afin de nouer des partenariats avec des entreprises localisées dans des régions difficilement accessibles par des moyens terrestres.

En ce sens, les aéroports d'intérêt départemental permettent d'assurer une accessibilité accrue des territoires et participent à leur attractivité. En parallèle, ces sites offrent des équipements pour les activités sport-loisirs, et pour des activités d'urgences (transports sanitaires).



Les acteurs en présence
(par ordre d'intervention)

- ✓ Conseils départementaux
- ✓ EPCI
- ✓ Entreprises clientes, Utilisateurs privés
- ✓ Clubs, Fédérations

3 Actions

2.1. Soutenir les diverses activités grâce à des équipements adaptés (maintien des AFIS et services Incendies, voire activités hors-Schengen)

2.2. Demeurer en veille, anticiper et adapter en permanence pour respecter les exigences réglementaires

2.3. Assurer des amplitudes horaires élargies pour accroître l'accessibilité H24 des territoires

En sus, élargir les actions de la *Préconisation 1* à ces 3 aéroports.

10. RECOMMANDATIONS SUR L'AEROPORT DE CHATEAUROUX-DEOLS

<p style="text-align: center;">ATOUTS</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Un foncier disponible et massif (dont parkings pour avions) ➤ Un patrimoine bâti important, dont le nouvel hangar « Cathédrale » ➤ Une piste permettant d'accueillir les plus gros porteurs ➤ Un contrôle aérien ➤ Activité de Douane non basée ➤ Un bon accès autoroutier (A20) ➤ Accessibilité en transports en commun de l'agglomération ➤ Une niche de fret hors réseaux express reconnue ➤ Des activités multiples (aéro-industrie, maintenance, formations, charters,...) ➤ Présence du cluster aéronautique <i>Aérocentre</i> ➤ Zone de sauvegarde et gestion de la biodiversité ➤ Dialogue instauré avec les riverains consultés régulièrement sur les grandes politiques de l'aéroport 	<p style="text-align: center;">FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Génération de trafics poids-lourds importante ➤ Trafics aériens irréguliers avec pics et creux ➤ Des bâtiments industriels classés impliquant des coûts importants de réhabilitation ➤ Pas d'axe autoroutier, ni routier de qualité Est-Ouest ➤ Nuisances sonores ponctuelles et environnementales
<p style="text-align: center;">OPPORTUNITES</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Développement du potentiel du pôle aéronautique avec de nouvelles activités aéro-industrielles et la formation ➤ Développement mondial du fret 100% cargo ➤ Une attractivité pour les grands donneurs d'ordres ➤ Un foncier nu et bâti disponible ➤ Accroître plus encore les travaux effectués en termes de biodiversité 	<p style="text-align: center;">MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Désengagement de l'Etat (Douanes, point d'inspection frontalier, relations DGAC, reversement de la taxe d'aéroport,...) ➤ Des mises aux normes sans cesse croissante ➤ « Avia-bashing »

Préconisation 3
Pérenniser l'Aéroport de
Châteauroux-Déols sur les
segments « Fret aérien » et
« Aéro-industrie »



Pourquoi ?

L'Aéroport de Châteauroux-Déols réalise des activités de fret aérien et aéro-industrielles reconnues au niveau national. En complément, des formations dans le secteur aérien sont dispensées sur la zone aéroportuaire et à proximité renforçant cette vocation.

Les perspectives de développement du fret aérien 100% cargo, simultanément à des volontés de réduction de ces trafics sur les plateformes d'ADP, et de l'industrie aéronautique sont importantes pour les prochaines années et nécessiteront de nouveaux besoins aéroportuaires pour les donneurs d'ordres industriels et logistiques.



Les acteurs en présence

(par ordre d'intervention)

- ✓ Conseil régional
- ✓ Grands groupes industriels

3 Actions

- 3.1. Pérenniser et promouvoir les activités commerciales de fret aérien**, véritable fer de lance de la plateforme, et charters en complément, pour maximiser le potentiel local
- 3.2. Développer des formations en lien avec les plateformes aériennes et les métiers de l'aéronautique**
- 3.3. Être proactif sur le changement des énergies sur les gros porteurs** afin de demeurer un aéroport compétitif pour les trafics mondiaux (terrain et formations émergentes)
- 3.4. Valoriser l'Histoire de l'aviation américaine en Centre-Val de Loire** en redynamisant les collections existantes

11. RECOMMANDATIONS SUR L'AEROPORT DE TOURS-VAL DE LOIRE

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Seul aéroport de passagers réguliers en CVL ➤ Au cœur des sites remarquables de la région ➤ Une multiactivité forte (passagers réguliers, affaires, sanitaire, Gendarmerie de l'air, écolage) ➤ Un foncier disponible nu et bâti important ➤ Une piste de 2400 mètres ➤ Un terrain certifié européen ➤ Contrôle aérien, expérience de remote-tower ➤ Ouverture de nuit ➤ Activité de Douane non basée mais voisine ➤ Conservation d'une activité militaire forte (services RH) ➤ Contournement nord de Tours et carrefour autoroutier tourangeau (A10, A28, A85) ➤ Gare TGV de Tours et Saint-Pierre-des-Corps ➤ Zone de sauvegarde de la biodiversité 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Localisation en milieu urbain ➤ Un parking automobile non valorisé ➤ Gares LGV éloignées de l'aérogare ➤ Absence de multimodalité (tramway, bus) ➤ Nuisances sonores et environnementales ➤ Remises en cause locales politiques ➤ Une puissance politique et financière du SMADAIT perfectible ➤ Une piste pouvant accueillir des A321 maximum ➤ Une piste mal orientée avec survol de la ville ➤ Installations à remettre à niveau (notamment la piste et le foncier bâti militaire)
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Volonté du SMADAIT de développer l'activité commerciale de passagers réguliers ➤ Valorisation du tourisme régional ➤ Développement d'une activité aéronautique sur le foncier dédié (hangars et hangaretttes à remettre à niveau) ➤ Mise en place d'une charte de biodiversité 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ « Avia-basching » ➤ Coûts importants des investissements pour remettre à niveau l'outil supérieurs à 20 M€ (piste, hangars, aérogare, parkings) ➤ Proximité de l'Aéroport de Poitiers-Biard (100 kms) ➤ Un foncier potentiellement réaffectable pour de l'urbanisation en cœur de métropole tourangelle

Préconisation 4
Tendre vers 400 à 500 000 passagers réguliers sur l'Aéroport Tours-Val de Loire à horizon 2035



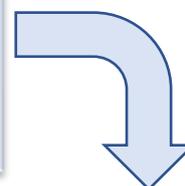
Les acteurs en présence
(par ordre d'intervention)

- ✓ SMADAIT renforcé composé de la Métropole, du Conseil régional et du Conseil départemental
- ✓ Délégué de service public
- ✓ Compagnies aériennes

Pourquoi ?

L'Aéroport de Tours-Val de Loire constitue le seul aéroport de passagers réguliers en région. En cela, cette infrastructure doit permettre un rayonnement des milieux économiques et touristiques locaux à régionaux.

Propriété de la Défense nationale qui en assumait les coûts d'entretien et d'investissement, le foncier est devenu propriété du Syndicat Mixte local en octobre 2021. Dans le but d'équilibrer les financements de ce type d'équipement et de service, la DGAC a fixé à 500 000 le nombre de passagers annuel nécessaire. **Dans cet objectif, les décideurs doivent avoir conscience qu'un investissement financier lourd et risqué est nécessaire au travers de 9 actions identifiées.**



9 Actions

- 4.1. Renforcer le SMADAIT en termes financiers et de compétences**
- 4.2. Solidifier l'accord interpartenarial Métropole-Département-Région** sur une politique ambitieuse et communiquée auprès de toutes les parties prenantes
- 4.3. Assurer les investissements nécessaires à la réalisation de l'objectif passagers** estimés à plus de 20 M€ (adaptation et accès voyageurs de l'aérogare, rénovation de la piste)
- 4.4. Mettre en place une DSP d'une durée de 10 à 12 ans à partir de 2024 incluant une clause de revoyure à 5-6 ans**, faisant le point sur la dynamique des trafics et l'atteinte d'un tendancier permettant d'envisager la réalisation de l'objectif à horizon 2035
- 4.5. Investir dans une politique commerciale offensive en démarchant les compagnies aériennes** pour ouvrir des liaisons vers des pays potentiellement intéressés par le tourisme en Centre-Val de Loire (Italie, Allemagne, Grande-Bretagne, Europe du Nord) afin de rééquilibrer les flux de passagers entrants au bénéfice de la région. Elargir cette politique d'ouverture à des liaisons vers des hubs européens (ex : Milan, Francfort, Madrid, Bruxelles) pour bénéficier de connexions mondiales
- 4.6. Garantir une multimodalité optimale de l'accès à l'aérogare pour les voyageurs** (bus urbain et interurbains, voire tramway)
- 4.7. Augmenter les revenus financiers du SMADAIT suite à l'augmentation des trafics passagers** (parking voiture, boutiques, services divers aux passagers) **et valoriser le foncier bâti hérité de l'Armée** sur des activités aéronautiques complémentaires à l'Aéroport de Châteauroux
- 4.8. Être proactif sur le changement des énergies sur les liaisons moyen-courrier**
- 4.9. Réfléchir une alliance inter-aéroportuaire** (Poitiers-Biard) pour disposer d'une exposition plus importante, éviter les concurrences, et diminuer les frais de structures

**Si tendance vers l'objectif non constaté
ambitions à horizon 2028-2029**

Préconisation 4bis
Enclencher le retrait de la Région du SMADAIT si l'objectif n'est pas en passe d'être atteint

Les acteurs en présence
(par ordre d'intervention)

- ✓ Conseil départemental
- ✓ Métropole
- ✓ Entreprises clientes, Utilisateurs privés
- ✓ Clubs, Fédérations



Pourquoi ?

A horizon 2028-29, à mi-parcours d'une nouvelle DSP, l'objectif des 400 à 500 000 passagers annuels, en partie sur les liaisons visées (passagers entrants), n'est pas en passe d'être atteint à horizon de la fin de la DSP par le délégataire sur la plateforme tourangelle. Cette situation met en péril financier la structure porteuse et oblige à un subventionnement conséquent par les actionnaires du Syndicat Mixte. **La vocation régionale de la plateforme est remise en question et devrait conduire à un retrait de la Région du SMADAIT.** A la suite, un dialogue doit s'installer entre les deux collectivités locales restantes, Métropole et Département, pour déterminer les chemins possibles.



OU



4b.1. Réorienter Tours-Val de Loire en aéroport d'intérêt départemental pour assurer une accessibilité et une visibilité de Tours aux milieux d'affaires et pérenniser les activités sportives et loisirs au plus près de la métropole.

4b.2. Requalifier l'aéroport en nouveau quartier métropolitain mixant les usages Agriculture, Logement, Commerces, Tertiaires avec une visée d'écoquartier possible grâce à la requalification partielle des espaces non artificialisés de l'aéroport en réserves de biodiversité et en champs maraîchers.

Condition : Garantir l'accessibilité aéroportuaire pour la métropole de Tours et le Sud-Ouest du Centre-Val de Loire via :

- Un renforcement des liens ferroviaires grande vitesse avec les aéroports de Roissy (augmentation des fréquences) et Orly (projet de nouvelle gare LGV à Pont de Rungis).
- En facilitant les liens ferroviaires vers les aéroports voisins de Poitiers-Biard et Nantes-Atlantique.
- L'étude d'une hypothèse de création d'une nouvelle plateforme aéroportuaire de passagers réguliers en Centre-Val de Loire sur Châteaudun, pouvant bénéficier du marché complémentaire du Sud-Ouest francilien.

12. RECOMMANDATIONS SUR L'AERODROME DE CHATEAUDUN

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Un foncier nu disponible et massif ➤ Des biens immobiliers en état correct ➤ Une piste principale de 2300 mètres, bien orientée ➤ Proximité du Sud-Ouest francilien ➤ A l'interface des deux métropoles régionales ➤ Une Histoire aéronautique forte ayant pour conséquence une bonne acceptation locale ➤ Un Musée d'appareils aéronautiques unique, la Canopée ➤ Un financement de reconversion de l'Armée ➤ Une ambition politique de développement aéronautique graduée ➤ Un portage fort des milieux économiques régionaux (REVIVISCO) ➤ Zone de sauvegarde de la biodiversité 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une absence de desserte autoroutière ➤ Une accessibilité ferroviaire perfectible (gare en centre-ville, difficultés sur Dourdan) ➤ Un bassin local de population et d'emploi réduit ➤ Utilisation restreinte de la piste issue de l'arrêté du 09.09.2022⁷⁸ ➤ La Loi Climat et Résilience du 22.08.2021 limitant fortement les nouvelles structures aéroportuaires ➤ Des interrogations sur la pollution des sols ➤ Nuisances sonores et environnementales
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Désaturation des plateformes franciliennes d'affaires saturées pour les activités de maintenance, d'écologie, voire de passagers réguliers ➤ Préserver des capacités géostratégiques nationales ➤ Développement du photovoltaïque ➤ Mise en place d'une charte de biodiversité 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Proximité de l'Aéroport de Tours-Val de Loire ➤ Pas d'amélioration de la liaison ferroviaire programmée

⁷⁸ Arrêté du 9 septembre 2022 portant agrément à usage restreint de l'aérodrome de Châteaudun (Eure-et-Loir)

Préconisation 5
Développer un projet d'aéroport à vocation économique départemental sur Châteaudun pour préserver le foncier aérien



Pourquoi ?

L'Aérodrome de Châteaudun constitue une opportunité foncière à vocation aérienne majeure dès que la Défense Nationale l'aura transféré aux collectivités locales. L'exploitation de ce foncier massif, pourrait permettre de délester certaines plateformes d'affaires saturées du sud-ouest parisien (ex : Toussus). C'est par ailleurs un enjeu de développement économique pour les acteurs publics et entrepreneuriaux locaux à régionaux selon la nature du projet porté.



Les acteurs en présence

(par ordre d'intervention)

- ✓ EPCI
- ✓ Conseil départemental
- ✓ Entreprises clientes, Utilisateurs privés
- ✓ Clubs, Fédérations

5 Actions

- 5.1. Pérenniser la vocation aérienne de l'Aérodrome de Châteaudun et préserver des capacités géostratégiques nationales**
- 5.2. Développer une plateforme multiactivités aéronautique sur des segments en tensions** (écolage, maintenance, affaires)
- 5.3. Structurer la SPL Air Châteaudun et ouvrir son actionnariat aux collectivités locales intéressées**, dont le CD 28 et les EPCI voisins
- 5.4. Valoriser le parc immobilier existant** (hébergement grande capacité pour congrès, hangars pour aérien notamment)
- 5.5. Mettre en place une charte de bonnes pratiques de biodiversité** sur l'intégralité du foncier aérien

COMPOSITION DU GROUPE AEROPORTS AU 12 DECEMBRE 2022

Pilotes du Groupe :

M. Noël ADAM
M. Yves BAIJOT
M. Patrick UGARTE

Rapporteur : Jean-Yves BRUN

Membres du groupe :

M. Jean-Paul CARLAT
M. Hervé COUPEAU
M. Jean-François HOGU
M. Hubert JOUOT
MME Paulette PICARD
M. Jean-François RICHARD
Regis REGUIGNE (in memoriam)

Chargé de mission : Vincent SANTOUL

Notre ami Regis REGUIGNE, touché par la maladie, n'a pu terminer nos travaux avec nous.

REMERCIEMENTS ET AUDITIONS

Les membres du Groupe Aéroports remercient les personnes ci-dessous ayant répondu à leurs sollicitations d'auditions.

Aéroport de Bourges, Christophe ANDRAULT, *Directeur*

Aéroport de Châteauroux-Déols, Didier LEFRESNE, *Directeur*

Aéroport d'Orléans-Saint Denis de l'Hôtel, Jean-François VASSAL, *Directeur*

Aéroport de Tours-Val de Loire-EDEIS, Nicolas DESTOUCHES, *Directeur*

Aéroport de Tours-Val de Loire-SMADAIT, Cyril GODEAUX, *Directeur*

ADP (Aéroports de Paris), Mathieu CUIP, *Directeur des Affaires publiques*

AFMAé (CFA des Métiers de l'Aérien), Magalie JOBERT, *Directrice*

Bases militaires aériennes de Bricy et Châteaudun, Colonel Guillaume VERNET, *Commandant de la BA 123 / Lieutenant-Colonel Jean-Pierre LE MENACH, Commandant du transfert de l'EAR 279*

C2FPA (Centre Français de Formation des Pompiers d'Aéroport), Thierry GRESSIER, *Directeur*

Club ULM Orléans-Mardié, Jean-Louis CAUQUIS, *Président*

Comité Régional Aéronautique, Christian GIRARDEAUX, *Président*

Comité Régional Vol en planeur, Jean-Philippe ROGIER, *Président*

Communauté de Communes Grand Châteaudun, Fabien VERDIER, *Président, Maire de Châteaudun*

Conseil régional CVL, Philippe FOURNIE, *Vice-Président délégué aux Mobilités, aux Transports et au Intermodalités*

DSAC Ouest, Emmanuelle BLANC, *Directrice / Olivier NEVO, Référent territorial CVL*

Nicolas FORISSIER, *élu au Conseil régional CVL, Député 2^{ème} Circonscription de l'Indre*

Gilles DARRIAU, *Consultant aéroportuaire*

INRAP (Institut National de Recherches Archéologiques Préventives), Didier DUBANT, *Enseignant – Docteur en Histoire*

Ministère de la Défense Nationale, François PICQUET, *Représentant Ministère de la Défense National au SGAR CVL*

PAROT Isabelle, *Personnalité Qualifiée Environnement CESER CVL, Vice-Présidente Mobilités, Environnement, Energie*

Polytech Tours, Divya LEDUCQ, *Maître de conférences*

REVIVISCO Association, Benoît LONCEINT, *Président / Damien COLOMBOT, Gpe Baudin Châteauneuf*

SPL Air Châteaudun, Lionel RAYMOND, *Directeur*

Les plateformes aériennes ayant répondu à l'enquête : Bourges, Blois-Le Breuil, Montargis-Vimory, Aubigny, Bailleau-Armenonville, Amboise-Dierre, Le Rabot, Chartres, Tours-Sorigny.

BIBLIOGRAPHIE

Etudes nationales

CORAC, 12/2021, *Décarbonation du transport aérien*

Dév'Up, 06/2020, *10 filières industrielles d'excellence en Centre-Val de Loire, Tome II*

DGAC, CGET, 01/2017, *Rapport sur le maillage aéroportuaire français*, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer

DGAC, 05/2019, *Panorama des hubs européens et spécialisation géographique*, « Ecl(air)ages, n°12 », Ministère de la Transition Ecologique

GIFAS, 2020, *Situation de l'emploi en 2020 dans l'industrie aéronautique et spatiale*

GIFAS, 10/2021, *Formations pour un métier dans l'industrie aéronautique et spatiale*

INSEE, 12/2021, *Un fort décrochage de l'activité, mais des perspectives de reprise*, « INSEE Première, N°1882 »

Pavaux J., 2019, *Les aides publiques au transport aérien, Aéroports et compagnies aériennes*, Qualité Mobilité

UAF, *Résultats d'activité des aéroports français / Statistiques de trafic – Editions 2019 et 2021*

Etudes en région

Centréco, Région Centre, 2013, *La filière aéronautique en région Centre*

CGX, Aero, 11/2021, *Développement aéroportuaire du Grand Châteaudun – Réunion COPIL*, CC Grand Châteaudun

CRC (Chambre Régionale des Comptes) CVL, 02/2022, *Rapport d'observations définitives et ses réponses, Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement de l'Aéroport International de Tours Val de Loire*

Demazière C., LEDUCQ D., 2020, *Aéroports et villes intermédiaires : quel devenir ? Réflexions à partir du cas de Tours*, « Géotransports, n°20 »

Dubant D., 04/2012, *100 ans d'aviation dans le ciel du département de l'Indre*, PPT

Espelia, 09/2019, *Mission d'étude stratégique de valorisation et de développement de l'Aéroport d'Orléans Loire-Valley*, SMAEDAOL

NAMA, 04/2021, *Etudes de marché petit aéroport de Châteaudun*, CC Grand Châteaudun

Sites Internet

IATA (International Air Transport Association), www.iata.org

L'Antenne, www.lantenne.com

Ministère de la Transition écologique, www.ecologie.gouv.fr

UAF (Union des Aéroports Français), www.aeroport.fr

Sites Internet des aéroports suivants : Angers, ADP, Châteauroux, Clermont-Ferrand, Limoges, Poitiers, Tours

Sites Internet des fédérations sportives : Aéromodélisme (www.ffam.asso.fr), Vol en planeur (www.ffvp.fr), Aérostation (www.ffaerostation.org), Aéronautique (www.ffa-aero.fr), Parachutisme (www.ffp.asso.fr), ULM (www.ffplum.fr), Vol libre (www.federation.ffvl.fr)

INSEE, www.insee.fr

URSSAF-ACOSS, www.urssaf.org

ANNEXE 1 : HUBS AERIENS EN EUROPE⁷⁹

Aéroport	Compagnie basée	Typologie de hub	Amérique du Nord	Asie & Pacifique	Moyen-Orient	Europe hors EEE	Afrique du Nord & Levant	Amérique latine & Caraïbes	Afrique Sub-saharienne
Londres (LHR)	British Airways	Majeur	Diagonale	Orange					
Paris (CDG)	Air France	Majeur	Verte	Orange					
Amsterdam	KLM	Majeur	Verte	Orange					
Francfort	Lufthansa	Majeur	Verte	Orange					
Istanbul	Turkish Airlines	Majeur		Orange	Bleu				
Madrid	Iberia	Secondaire						Diagonale	
Barcelone	Iberia, Vueling, Level	Spécialisé	Verte			Verte	Jaune		
Londres (LGW)	Virgin Atlantic	Secondaire	Verte					Bleu	
Munich	Lufthansa	Secondaire	Verte			Verte			
Rome	Alitalia	Secondaire	Verte			Verte			
Moscou	Aeroflot	Secondaire		Diagonale		Verte			
Paris (ORY)	Air France/ Transavia	Spécialisé					Diagonale		
Copenhague	SAS	Secondaire	Verte	Orange		Verte			
Dublin	Aer Lingus	Spécialisé	Diagonale						
Zurich	Swiss Air	Secondaire	Verte	Orange		Verte			
Vienne	Austrian Airlines	Spécialisé				Diagonale			
Lisbonne	TAP	Spécialisé	Verte					Bleu	
Bruxelles	Brussels Airlines	Secondaire				Verte			Verte
Helsinki	Finnair	Spécialisé		Diagonale		Verte	Jaune		
Reykjavik	WOW, Icelandair	Spécialisé	Diagonale						

⁷⁹ DGAC, 05/2019, Ecl(air)ages, n°12, *Panorama des hubs européens et spécialisation géographique*, MTES

ANNEXE 2 : NOMBRE DE MOUVEMENTS DES PLATEFORMES AERIENNES D’AFFAIRES EN CENTRE-VAL DE LOIRE

Aéroports	2019		2020		2021	
	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial
Blois	16	23 563	10	20 827	142	27 099
Bourges	65	11 837	42	8433	64	12 928
Châteauroux	345	14 646	415	10 059	370	12 167
Orléans	305	29 409	214	24 058	450	31 390
Tours-Val de Loire	2221	5239	1126	9073	1253	9567

ANNEXE 3 : TRAFICS DES 57 AEROPORTS FRANÇAIS ACCUEILLANT DES LIGNES REGULIERES DE PASSAGERS COMMERCIAUX⁸⁰

Classement des aéroports par rapport aux trafics 2019

Aéroports	Classement	2019	2020	2021
Roissy	1	76 150 007	22 257 469	26 196 575
Orly	2	31 853 049	10 797 105	15 724 580
Nice	3	14 485 423	4 580 459	6 540 424
Lyon	4	11 739 640	3 553 918	4 525 552
Marseille	5	10 151 743	3 359 149	4 661 045
Toulouse	6	9 620 224	3 130 847	3 821 653
Bâle-Mulhouse	7	9 094 821	2 597 652	3 621 742
Bordeaux	8	7 703 108	2 264 368	3 050 881
Nantes	9	7 227 411	2 327 718	3 294 142
Beauvais	10	3 983 250	1 258 180	2 073 643
Lille	11	2 189 221	734 982	1 167 042
Montpellier	12	1 935 631	805 900	1 100 508
Ajaccio	13	1 618 723	940 983	1 412 091
Bastia	14	1 559 492	812 561	1 200 201
Strasbourg	15	1 302 373	513 691	631 172
Brest	16	1 236 121	461 936	652 988
Biarritz	17	1 066 204	383 366	607 864
Rennes	18	851 976	256 532	394 564
Figari	19	748 652	475 507	789 721
Pau	20	606 003	184 926	243 830
Toulon	21	507 199	206 064	346 425
Tarbes	22	466 325	77 514	122 732
Perpignan	23	447 938	189 303	256 728
Clermont-Ferrand	24	431 180	114 941	92 039
Carcassonne	25	351 982	75 631	86 914
Calvi	26	336 514	185 300	297 930
Grenoble	27	307 979	207 836	11 383
Caen	28	304 769	162 426	227 168
Limoges	29	300 840	63 727	69 399
Bergerac	30	285 182	55 044	69 451
Béziers	31	267 712	55 444	94 170
Metz	32	263 619	38 535	19 416
La Rochelle	33	233 001	32 203	61 081
Nîmes	34	231 031	57 824	70 384
Chambéry	35	204 573	105 524	6 679

⁸⁰ Source : Aéroports ciblés d'après DGAC, CGET, 01/2017, Rapport sur le maillage aéroportuaire français, Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer ; Trafics des aéroports d'après UAF, 2022, Résultats d'activité des aéroports français / Statistiques de trafic – Edition 2021

Tours	36	197 109	49 387	63 903
Deauville	37	134 621	11 964	33 456
Poitiers	38	114 134	27 415	26 162
Dole	39	111 161	38 331	56 887
Lorient	40	102 586	25 604	8 449
Dinard	41	95 814	18 572	724
Brive	42	93 940	25 253	42 220
Rodez	43	86 812	16 218	30 357
Vatry	44	80 644	36 975	44 567
Quimper	45	57 707	7 284	7 218
Castres	46	50 139	17 036	25 859
Aurillac	47	38 188	14 916	23 204
Agen	48	14 934	2 137	655
Avignon	49	7 205	2 068	7 424
Le Havre	50	7 179	1 433	2 638
Le Puy en Velay	51	5 768	1 300	1 719
Saint-Etienne	52	5 400	3 375	3 583
Angers	53	4 957	2 001	3 423
Ouessant	54	3 304	2 265	3 277
Périgueux	55	189	177	128
Dijon	56			4 936
Lannion	57		364	737

ANNEXE 4 : COMMUNICATION DU CESER CENTRE-VAL DE LOIRE / NOTE D'ENJEU SUR LA PLATEFORME AERIENNE DE CHATEAUDUN DANS LE CONTEXTE REGIONAL

Un groupe de travail traitant des plateformes aériennes en région a été mis en place au sein du CESER Centre-Val de Loire au cours du deuxième trimestre 2021 avec deux missions essentielles : dresser un état des lieux de la situation existante, et éclairer le Conseil régional sur les perspectives et politiques à envisager. Lors de la phase de démarrage de ces travaux, il a été mis en évidence d'alerter la Région sur le devenir de la base aérienne de Châteaudun.

ELEMENTS DE CONTEXTE REGIONAUX

Notre région est riche d'une trentaine de plateformes liées à l'Histoire de la naissance de l'aviation, à l'héritage de l'aviation populaire des années 1930, et à des implantations militaires depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale. Aujourd'hui, ces infrastructures accueillent des activités variées :

- Une aviation sportive et légère riche de 5000 licenciés au sein d'aéroclubs pouvant réaliser des activités de formations, notamment en partenariat avec des lycées de la région (formation BIA⁸¹). Cette activité peut attirer de nombreux licenciés d'Ile-de-France en week-end.
- Une aviation plus porteuse économiquement sur les aéroports d'*Orléans – Saint-Denis de l'Hôtel* (1^{er} aéroport régional en aviation d'affaires, disposant d'une habilitation hors-Schengen) et de *Blois-Le Breuil* (spécialité Événementiel, notamment le Mondial de l'ULM).
- Un aéroport propriété de la Région dédié au fret à *Châteauroux-Déols* issu d'une ancienne base de l'OTAN avec des activités de maintenance et entraînement de gros porteurs, d'accueil et stockage d'aéronefs de flotte, loueurs ou militaires, de transports de gros volumes de fret sensible, de formation de pompiers.
- Une activité de lignes régulières de passagers sur *Tours-Val de Loire* avec près de 200 000 passagers en 2019. Cet aéroport a connu un transfert de propriété de 220 hectares de l'Etat à un Syndicat mixte dédié, le SMADAIT⁸², composé de la Région Centre-Val de Loire (33%), du Département d'Indre-et-Loire (33%) et de Tours Métropole Val de Loire (33%). Il constitue le 37^{ème} aéroport en France avec des lignes exclusivement opérées par la compagnie irlandaise à bas coûts Ryanair qui bénéficie d'un soutien financier de la Région.
- Des aéroports militaires de premier rang stratégique au niveau national dont les activités sont pérennisées à *Orléans-Bricy* et *Bourges-Avord* avec un total de 6000 personnels.

Un enjeu important de reconversion de sites militaires est apparu ces dernières années et se poursuit aujourd'hui sur deux plateformes : Tours et Châteaudun, avec un degré d'urgence sur la deuxième.

ENJEUX DE L'AERODROME DE CHATEAUDUN

A l'heure actuelle, l'*Aérodrome de Châteaudun* connaît un projet de transfert de propriété de l'Etat vers les collectivités locales. Le foncier concerné constitue 450 hectares d'un seul tenant et dispose d'une piste principale de 2300 mètres, près de 50 000 m² d'entrepôts en bon état, des hangarets climatisés à hydrométrie contrôlée en état de fonctionnement, 12 000 m² de bureaux et ateliers, une salle cinéma, un bâtiment d'hébergements de 120 chambres, une collection-musée unique avec la « *Canopée* » des avions de chasse depuis 1945.

⁸¹ Brevet d'Aviation Aéronautique

⁸² Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement de l'Aéroport International Tours Val de Loire

Ce patrimoine et ce foncier massifs bénéficient d'un projet de développement progressif porté par la Communauté de Communes du Grand Châteaudun (CCGC) et l'association REVIVISCO. Ce projet vise à valoriser sa proximité avec l'Ile-de-France pour y installer de nouvelles activités économiques et/ou de formations. Ce développement important pour le territoire est réalisé dans un souci environnemental constant via une démarche de préservation de la biodiversité et la construction d'un parc photovoltaïque de 85 hectares par EDF.

En 2021, 55 hectares situés au nord de la RD955 ont été cédés à la CCGC. Pour la gestion de ce foncier, la *SPL⁸³ Air Châteaudun* a été créée. Sur cette parcelle et suite à un appel à projets, un groupe immobilier s'est porté candidat pour réaliser un investissement représentant 130 millions d'euros avec un objectif de création de 450 emplois. Au 1^{er} octobre 2022, une deuxième cession doit intervenir sur l'intégralité du foncier restant, soit 400 hectares, comprenant la piste aérienne principale. Cette cession doit être réalisée dans le cadre de la Loi Notre du 7 août 2015⁸⁴ et du Décret du 28 juillet 2021 précisant cette loi sur les aérodromes d'intérêt local. La CCGC a délibéré le 20 décembre 2021 sur son intérêt de reprise de ce foncier et en a informé la Préfecture de Région. En respect du décret susnommé, la Préfète de Région a communiqué auprès des collectivités territoriales concernées (Région, Département, communes de Châteaudun, Villemaury et Jallans) cette candidature, donnant à celles-ci l'opportunité de se positionner sous trois mois, soit jusqu'au 4 avril 2022.

Ce foncier massif rare, ces infrastructures aéronautiques de qualité et la proximité de l'Ile-de-France, constituent des atouts majeurs à mêmes de favoriser un développement économique sur ce territoire.

L'opportunité de transfert de propriété proposée par l'Etat devrait amener la Région à étudier son implication dans les délais impartis quant à cette reprise, de façon à préserver l'avenir aéronautique du site, et toute autre opportunité, tout en cherchant à associer les collectivités volontaires (CCGC, Département d'Eure-et-Loir, communes concernées). La Région pourrait ainsi contribuer à la création d'un projet d'envergure régionale, voire nationale.

CONCLUSION

Pour le CESER, les enjeux identifiés en première approche devraient conduire la Région à une prise de connaissance approfondie du dossier afin de se positionner avant le 4 avril 2022, délai de rigueur.

⁸³ Société Publique Locale

⁸⁴ Loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République

INTERVENTIONS DES GROUPES



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 12 DECEMBRE 2022

Avis du CESER relatif au rapport plateformes aéroportuaires en Centre Val de Loire

Intervention de Monsieur Samuel SENAVER

Au nom du groupe des Associations, Institutions de l'Economie Sociale et Solidaire et de l'Environnement (AIESSE)

Monsieur le Président, Monsieur/Madame le Vice-président(e), chers collègues,

Cette expression est réalisée au nom du Groupe des Associations, Institutions de l'Economie Sociale et Solidaire et de l'environnement.

Le groupe AIESSE attire l'attention de notre assemblée sur le caractère conventionnel et peu novateur des considérations de développement économique découlant de certaines recommandations exposées dans ce rapport, et ce, malgré une problématique d'auto-saisine qui y est cependant très lucidement exposée. En outre, il faut reconnaître la grande qualité des analyses concernant les différents niveaux de plateformes aéroportuaires de notre région. Cependant, l'urgence des enjeux climatiques mérite certainement plus d'objectivité dans la différenciation de besoins avérés et de perspectives atteignables, plus sobres et de moindre impact environnemental, pouvant alors justifier un maintien de financements en provenance des différentes collectivités publiques.

Ce constat concerne particulièrement l'aéroport de Tours, dont l'infrastructure maintenue depuis un certain nombre d'années ne bénéficie encore à ce jour qu'à une seule compagnie « low cost » et à une aviation d'affaires de confort, sans qu'un nombre suffisant de passagers ne soit atteint pour rentabiliser son activité. Si d'autres compagnies y avaient décelé un potentiel attractif de marché, il est probable qu'elles se seraient déjà positionnées durablement. Avec cet état de fait, dans l'hypothèse où le doublement de la fréquentation, notamment entrante, s'avèrerait définitivement impossible, la question d'un désengagement de la collectivité régionale et d'une requalification du site, après étude de ses impacts tant sociaux qu'environnementaux serait à envisager sans prévoir de nouveaux financements publics, comme l'indique implicitement le rapport.

Concernant l'aérodrome de Châteaudun, le groupe AIESSE relève que la seule option préconisée reste de saisir l'opportunité du foncier rendu disponible et des crédits du contrat de redynamisation des sites de défense, pour un projet intégrant obligatoirement une activité de développement aérien.

Nous déplorons qu'au regard des nombreux enjeux déjà débattus aucune ouverture sur d'autres alternatives ne soit proposée en termes d'implantations d'activités locales, plus novatrices et intégrant une gestion soutenable de l'ensemble des surfaces, comme nous l'avons cependant déjà remarqué lors de notre intervention sur ce sujet à la séance plénière du 21 février 2022.

Le groupe tient à préciser qu'il n'est ici aucunement question de stigmatiser l'activité de mobilité aérienne.

Il souligne à ce propos qu'il est en accord avec les conclusions pertinentes sur les perspectives de l'aéroport de Châteauroux, et qu'il n'est pas en opposition avec le soutien à l'aviation populaire de loisir, sous condition que les investissements restent dimensionnés à ses justes besoins.

Mais, d'un point de vue sociétal, il est impératif de hiérarchiser les priorités en matière de mobilité aérienne, avant d'envisager des efforts de financement. On constate que ces derniers sont finalement préconisés sans distinction dans ce rapport pour maintenir et encore renforcer toutes les typologies d'infrastructures aéroportuaires en région.

Aussi, au regard des réserves que nous présentons, le vote du Groupe des Associations, Institutions de l'Economie Sociale et Solidaire et de l'Environnement ne peut être unanime et comportera des abstentions et des voix contre.



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 12 décembre 2022

Avis du CESER relatif aux plateformes aéroportuaires en région Centre-Val de Loire

Intervention de Monsieur Noël ADAM

Au nom du groupe FORCE OUVRIERE

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, cher(e)s collègues,

En préambule, nous tenons à féliciter le travail réalisé par le groupe aéroport ainsi que la qualité des restitutions faites dans ce rapport.

Celui-ci met en exergue les différents atouts que notre région possède.

Notre groupe, à la différence de ceux qui pourraient avoir une opinion défavorable sur la présence sur le territoire régional de plusieurs aéroports dont certains à potentiel international, y voit des opportunités de développement économique.

Ainsi le choix de Tours pour accueillir la base arrière de l'équipe d'Irlande lors du Mondial de rugby 2023 n'est pas étranger à la présence d'une plateforme aéroportuaire dans cette ville.

Au-delà des activités liées aux passagers, la cible est, dans nos propos, le développement du Fret en constante augmentation depuis la crise de la COVID19. Cette activité serait de nature à favoriser le développement industriel en Région Centre Val de Loire. Elle pourrait également proposer une solution de délestage pour les aéroports parisiens sur cette activité fret, mais aussi sur la maintenance des aéronefs en tous genres.

A l'heure où la société se découvre la vertu de verdir les espaces de vie, certains aéroports régionaux voient en cette volonté, l'occasion de développer des activités telles que le photovoltaïque et l'hydrogène au travers d'installations importantes. Et nous nous en félicitons !

Malheureusement après ce tableau idyllique des potentialités, subsiste toujours des écueils que nous qualifierons de récurrents.

- Quid du maillage ferroviaire entre les 2 principaux aéroports régionaux ? (Tours et Châteauroux)

- Quid des infrastructures routières telles que les RN151 & 154 qui fluidifieraient le trafic routier et favoriseraient le développement économique et industriel vecteur d'emplois pour notre territoire régional ?

A l'heure où nos dirigeants se félicitent à juste titre de l'arrivée des JO dans le Sud régional et des hypothétiques retombées pour les départements concernés directement ou indirectement, notre groupe aurait également la même satisfaction, si des investissements étaient consentis sur ces territoires et ceci pour un développement de plein-emploi durable.

Il est temps de mettre en cohérence les discours et les actions des différents acteurs politiques pour que les citoyens des territoires soient traités de manière équitable.

Après ces quelques remarques, notre groupe votera l'avis.

SEANCE PLENIERE DU CESER DU 12 DECEMBRE 2022

Avis du CESER relatif au rapport du CESER sur les plateformes aéroportuaires en région Centre-Val de Loire

Intervention de Monsieur Patrick UGARTE

Au nom du groupe des Entreprises et Indépendants

Monsieur le vice-président du CR, Monsieur le président du CESER, Monsieur le rapporteur, chers collègues,
Mon intervention s'effectue au nom du Groupe des Entreprises.

Beaucoup de passions animent ou ont animé tout ce qui touche à l'AERONAUTIQUE. On touche en effet l'évolution de l'homme qui par l'aviation transforme le rêve d'Icare de rêve en réalité. Nous sommes là entre le passé qui a construit toute cette épopée de l'aéronautique et l'avenir encore à découvrir à nouveau grâce à l'innovation industrielle et le progrès.

Un grand merci donc pour ce rapport qui retrace l'histoire de l'Aérien dans notre région qui en fut pionnière au niveau mondial, de ces Femmes et ces Hommes de notre région inscrits à jamais dans l'histoire ... et qui permirent à notre région d'y allier en même temps les progrès de l'aviation et de l'industrialisation ...

Ces plateformes aériennes si nombreuses dans notre région s'inscrivent à la fois en témoignage et en projets. Le rapport distingue bien, hormis les plateformes militaires d'Avord et D'Orléans-Bricy, 3 catégories d'Aéroports :
- ceux à vocations locales mixtes et multiples,
- ceux à gestions aggro ou/et départementales où se mêlent toutes les activités et possibilités souvent bien équipés, dont celle d'Orléans qui est au top de ces infrastructures avec un agrément hors Schengen,
- et celles à vocations plus spécialisées : Châteauroux pour le Fret, l'Entrainement ou le stationnement de Flottes commerciales et des activités connexes comme la formation des pompiers ou des aménagements d'avions, et Tours qui se doit de trouver les bonnes perspectives de gestion notamment en évolution touristique et gestion de son foncier afin d'arriver à un équilibre d'exploitation ou chercher d'autres évolutions, l'autre plateforme en interrogation reste celle de Châteaudun pour laquelle un questionnement se pose sur un avenir qui dépendra aussi des évolutions nationales malgré des initiatives locales ambitieuses ..

Sur le plan industriel, il nous faut souligner les croisements d'activités avec nos industries de défense dont notre région est leader avec notamment MBDA, NEXTER-GIAT industrie, THALES, avec plusieurs dizaines de milliers d'emplois.

Toute la filière AEROCENTRE qui regroupe en Cluster de nombreuses entreprises tournées vers la sous-traitance aéronautique.

Il y a donc une forte réalité autour de l'Aéronautique dans notre région au croisement d'intérêts tant industriels que militaro Stratégiques

L'ensemble de cette réalité démontre bien, malgré les cassandres agitant un avenir incertain, qu'il nous faut bien au contraire agir pour préserver toutes nos capacités et nos, je dis bien toutes, dans les perspectives notamment d'évolutions touristiques, de Loisirs, d'affaires au côté des nécessités stratégiques

Gageons que L'aviation saura à nouveau s'adapter et se transformer au gré de nouvelles mutations technologiques, Energétiques, et Ecologiques

Nous voterons le rapport présenté



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 12 DECEMBRE 2022

Avis du CESER relatif au rapport sur les plateformes aériennes en Centre Val de Loire.

Intervention de Monsieur VINSOT Bernard

Au nom du groupe : CGT

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président(e), cher(e)s collègues,

La Région Centre Val de Loire dispose sur son territoire de plateformes aériennes à vocations multiples : Sportives, commerciales voyageurs, fret.

Si les plateformes à vocation sportive doivent être accessibles à toutes et à tous, les plateformes voyageurs et fret ont une tout autre activité.

Sur notre région cinq plateformes sont plutôt présentes sur des activités aériennes d'affaire. L'aéroport de CHATEAUROUX-DEOLS à lui plutôt une vocation liée au fret aérien, à la déconstruction et à la formation.

Les atouts de cette plateforme résident dans son passé de base logistique de l'OTAN et à sa piste permettant d'accueillir les avions cargo les plus importants. Pour la CGT son développement pourrait se poursuivre en s'appuyant sur l'embranchement qui permettrait de transporter non seulement des marchandises qui arrivent par avions cargo mais aussi des trains chargés de pièces pour le recyclage des avions déconstruits.

L'association Dev'up peut jouer un rôle en permettant de développer cette activité dans notre région en jouant son rôle d'acteur public pour le développement économique de notre région, notamment auprès d'Airbus plutôt que de voir partir cette activité en Chine.

Sur les activités commerciales passagers régulières, seul l'aéroport de Tours Val de Loire compte des lignes régulières. Pour la CGT, il est inacceptable que l'argent public serve une entreprise privée.

Ainsi, alors que cet aéroport est potentiellement en concurrence avec d'autres très proches, accessibles aussi par TGV (Poitiers, Nantes, Orly pour lequel une gare TGV est prévue à Pont de Rungis avec une navette), l'équation d'équilibre économique semble difficile, sauf à faire de la prospection commerciale, mais de lourds investissements sont à faire avec l'incertitude de trouver une rentabilité suffisante !

La CGT déplore que là encore, l'Etat ait abandonné toute stratégie d'aménagement du territoire en élaborant un schéma national des infrastructures aéroportuaires. Le transfert aux Régions les met en concurrence et chacune est prête à investir l'argent public pour garder chacune son aéroport.

Une vision avec la logique de la complémentarité des transports et la relance des trains de nuit serait de nature à répondre aux besoins des voyageurs de longue distance.

Sur la pertinence de l'aéroport de Châteaudun la CGT lors du CESER du 21 février 2021 avait posé la question de la pertinence de la création d'un nouvel aéroport d'affaires qui pourrait rentrer en concurrence avec les aéroports d'Orléans et de Blois qui sont dans un périmètre d'environ 60 kilomètres.

L'activité de tourisme d'affaires n'intéresse qu'une catégorie de privilégiés, qui pour raison d'affaires viendraient découvrir notre patrimoine, goûter les produits du terroir et faire des séminaires dans les maisons bourgeoises, voire châteaux, y compris privés. Pour la CGT, les fonds publics investis ne doivent pas servir à cela !

Pour finir, si cet aéroport doit rester une infrastructure stratégique pour des opérations militaires, la CGT souhaite souligner son opposition à tout acte belliqueux qui mène à la guerre entre les peuples.

Elle alerte sur la situation géopolitique qui nécessite une grande mobilisation citoyenne pour porter l'exigence de discussions diplomatiques plutôt que l'utilisation des armes.

La CGT votera contre



SEANCE PLENIERE DU CESER DU 12 DECEMBRE 2022

Avis du CESER relatif au Rapport sur les plateformes aéroportuaires en Centre Val de Loire

Intervention de Monsieur Gilles LORY

Au nom du groupe : CFDT

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président(e), Monsieur le Rapporteur, chers collègues,

La CFDT apprécie le travail sérieux et documenté qui a été réalisé pour poser le diagnostic de la situation en région et les grands enjeux auxquels les aéroports et le transport aérien sont confrontés dans la période.

Ce rapport propose également dans sa partie 3 des préconisations sur cinq niveaux de plateformes aériennes. Les préconisations pour les 19 plateformes « sports et loisirs » tout comme les recommandations pour les plateformes d'intérêt économique départemental (Blois, Bourges, Orléans) n'amène pas de commentaires particuliers de notre part ; même si la question de la décarbonation de ces activités est particulièrement prégnante.

Nous partageons les préconisations pour l'aéroport de Châteauroux Déols. Cette plateforme aéroportuaire a les atouts pour porter un développement économique dans les territoires du sud de notre région. Le développement de cette plateforme doit être soutenu par les collectivités. Dans cette perspective, il faut être particulièrement vigilant pour que d'autres initiatives en Région ne viennent pas contrarier ces ambitions en se positionnant sur des créneaux en concurrence directe ou indirecte avec les activités déjà développées à Châteauroux.

Nous arrivons donc aux deux questions qui ont fait le plus débat. Il s'agit des recommandations pour l'aéroport de Tours Val de Loire et de celles pour Châteaudun.

Pour l'aéroport de Tours, le rapport préconise dans un premier temps de chercher à atteindre 500.000 passagers réguliers sur cette structure. Le rapport précise, suite à nos débats qu'une des conditions pour y parvenir nécessiterait des investissements estimés à plus de 20M€. Au vu des capacités de financement propres à l'aéroport, qui paierait ? Dans un contexte où les collectivités ont de plus en plus de difficultés à boucler leur budget, où l'inflation explose et où les taux d'intérêt repartent à la hausse est-ce réaliste d'envisager un tel investissement ? N'y a-t-il pas plus urgent et important pour les collectivités à financer, en privilégiant notamment la mobilité du quotidien pour nos habitants ? Le rapport le précise, cet investissement est risqué, car rien ne permet de garantir l'atteinte de l'objectif de 500.000 passagers, ADP gardant la maîtrise de l'attribution des lignes aériennes.

Cela placerait l'aéroport de Tours, en termes de fréquentation au-dessus de celui de Clermont Ferrand, et quasiment au niveau de celui de Toulon Hyères. Une grande partie de l'activité de ces aéroports est liée à la desserte de l'aéroport d'Orly. La proximité de Tours avec les aéroports parisiens ne permet pas d'envisager sérieusement un développement à 500.000 passagers. La CFDT considère que ce n'est pas ce choix qui doit être fait.

Pour autant faut-il remettre en cause l'existence de cet aéroport ? La question du financement public du transport aérien pose évidemment question. Le financement de la région reste modeste, comme nous l'a rappelé

notre rapporteur en s'établissant à 5€ par passager, mais honnêtement pensons nous que 5€ ce soit déterminant pour le passager ? Il faut donc revenir à une tarification au juste prix de ce mode de transport. Le choix ne peut donc pas être aussi binaire que 500.000 passagers ou rien.

Concernant l'aéroport de Châteaudun, il nous aurait semblé plus judicieux de traiter cet aéroport dans le cadre des plateformes d'intérêt économique départemental au même titre que Blois, Bourges et Orléans. Même si des projets privés existent, ils ne nous paraissent pas crédibles pour en faire une plateforme à caractère spécifique. Nous alertons sur le fait que le développement de l'activité d'écologie et de maintenance ne doivent pas entrer en concurrence avec l'aéroport de Châteauroux Déols qui doit être identifié comme la structure de référence en région Centre.

Les débats qui ont eu lieu dans notre assemblée ont permis de mieux comprendre les positions de chacun et de préciser certains aspects. Cependant, ce rapport, s'il était adopté, serait transmis en l'état comme positionnement du CESER, sans l'éclairage des débats que nous avons eu en interne. C'est la raison pour laquelle la CFDT votera contre ce rapport, exclusivement en raison des préconisations sur Tours et Châteaudun qui pourraient être mal interprétées par les décideurs.



CESER Centre-Val de Loire

Conseil Économique, Social et Environnemental Régional du Centre-Val de Loire

9 rue Saint-Pierre Lentin • 45000 ORLÉANS • Tél. : 02 38 70 30 39 • Email : ceser@centrevaldeloire.fr
ceser.centre-valdeloire.fr