

*Autosaisine Interrégionale Centre - Limousin
2004-01*

AVIS

Présenté au nom des

**CONSEILS ECONOMIQUES ET SOCIAUX REGIONAUX
DU CENTRE ET DU LIMOUSIN**

**Des complémentarités à développer en
matière d'activités aéroportuaires entre
Châteauroux - Déols et Limoges - Bellegarde**

Xavier BEULIN
Président du CESR Centre

Michel DELAGRANDE
Président du CESR Limousin

M. Bernard SAUVAGE
(Rapporteur CESRL)

COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

Conseil Economique et social du Centre

⇒ **Xavier BEULIN**
Président du CESR Centre
Collège 1
Chambre d'agriculture du Loiret

⇒ **Philippe BEL**
Collège 1
Medef Centre

⇒ **René BEYRIE**
Collège 2
FO

⇒ **Bernard GAGNEPAIN**
Collège 3
FROTSI

⇒ **Paulette PICARD**
Collège 1
CCI 36

⇒ **Yves ROTY**
Collège 2
FO

⇒ **Armand VILLA**
Collège 2
CGT

Conseil Economique et Social du Limousin

⇒ **Claude AMEAUME**
Collège 2
CGT

⇒ **Raymond BAURIAUD**
Collège 3
Centre Régional d'Etudes et d'Actions pour les Handicapés

⇒ **Michel BERNARD**
Collège 4
Personnalité qualifiée

⇒ **André BIZAC**
Collège 1
Représentant des CCI

⇒ **Bernard CHENAIE**
Collège 2
Union régionale CGT-FO

⇒ **Daniel CONCHON**
Collège 1
MEDEF Limousin

⇒ **Michel DELAGRANDE**
Président du CESRL
Collège 2
Union Régionale CGC

⇒ **Jean-Pierre LIMOUSIN**
Collège 1
Union Nationale des Professions Libérales

⇒ **Bernard SAUVAGE**
Rapporteur du groupe de travail
Collège 1
Fédération Régionale des Travaux Publics

Chargés d'Etudes : **Agnès BRAHIM-GIRY (CESRL)**
Gilles DEPRESLE (CESRC)

SOMMAIRE

Composition du groupe de travail	3
Sommaire	4
Les personnalités auditionnées	6
Introduction	7
I/ L'activité aéroportuaire des membres de la charte des aéroports régionaux	8
I. A : Une problématique économique commune	12
• I. A. 1. Des zones d'activités économiques à optimiser	12
• I. A. 2. Un levier pour l'emploi	12
I. B. Les low cost dynamisent le trafic des aéroports de proximité.....	12
• I. B. 1. La stratégie de la compagnie "low cost" RYANAIR.....	12
• I. B. 2. Les raisons du succès.....	13
• I. B. 3. Des retombées positives dans les régions.....	13
I. C. L'appropriation de l'outil aéroportuaire de proximité par les décideurs locaux	14
• I. C. 1. La décentralisation de la gestion aéroportuaire de proximité	14
• I. C. 2. L'aéroport de proximité aménage le territoire.....	14
II/ Châteauroux - Déols et Limoges - Bellegarde : deux aéroports complémentaires.....	17
II. A. L'aéroport de Châteauroux - Déols : -en position centrale (française et européenne)une vocation Fret	17
• II. A. 1. Châteauroux et l'aviation... une longue histoire	17
• II. A. 2. L'aéroport « tout cargo » de Paris	17
a.Son trafic - son évolution	17
b.Châteauroux - Déols souhaite se positionner comme la plate-forme fret du Bassin parisien	18
• II. A. 3. Une complémentarité avec la formation et la maintenance	19
c.Le premier site européen pour la formation des pilotes.....	19
• II. A. 4. Sur la base d'une longue tradition industrielle aéronautique : la maintenance - la peinture - le stockage	19
• II. A. 5. Vers une plate-forme interrégionale	19
II. B. Limoges - Bellegarde : un aéroport international de proximité.....	20
• II. B. 1. Un aéroport à taille humaine	20
• II. B. 2. Une offre de transport complète.....	20
d.Les compagnies traditionnelles	20
e.RYANAIR	20
f.Les charters	21
g.L'aviation taxi et les hélicoptères	21
• II. B. 3. Un trafic globalement satisfaisant	21
h.Le succès de l'offre se traduit par un trafic soutenu	21
i.Janvier 2002 - décembre 2003 : un bilan encourageant.....	22
• II. B. 4. Appréhender l'avenir : l'ouverture d'une nouvelle aérogare en 2005 .	22
II. C. Les avantages communs au développement de la complémentarité.....	23

III/AVIS : développer la complémentarité de nos aéroports	24
Conclusion	26
ANNEXES	27
ANNEXE 1 :	28
Déclaration du « Forum européen des aéroports régionaux »	28
ANNEXE 2 :	29
<i>Caractéristiques techniques des aéroports de Châteauroux - Déols et Limoges</i> <i>Bellegarde</i>	29
ANNEXE 3 :	30
<i>Les retombées économiques de RYANAIR en Limousin</i>	30
ANNEXE 4 :	31
<i>Données chiffrées relatives à l'activité de l'Aéroport de Tours Val de Loire</i>	31
ANNEXE 5 :	32
<i>Trafic de fret avionné des principaux aéroports de la France métropolitaine</i>	32
ANNEXE 6 :	33
<i>Trafic de passagers des principaux aéroports de la France métropolitaine</i>	33
Pour en savoir plus.....	34

LES PERSONNALITES AUDITIONNEES

Le groupe de travail remercie particulièrement les personnes qui, par leurs auditions, ont participé à nourrir la réflexion et les débats du CESRL.

Madame Isabelle GUERALT

Directrice de l'aéroport de Tours Val de Loire

Monsieur Thierry DECROCK

Directeur de l'aéroport de Limoges - Bellegarde

Monsieur Martin FRAISSIGNES

Directeur de l'aéroport de Châteauroux - Déols

INTRODUCTION

Le transport aérien national, européen et international a connu, depuis une dizaine d'années, une croissance contrastée. Même si l'actualité internationale (guerres du golfe et d'Irak, 11 septembre, crise asiatique) a eu un impact non négligeable sur l'évolution du trafic aérien, il est aujourd'hui permis de penser qu'il continuera à se développer compte tenu de l'accroissement de la mobilité, du temps libre, de l'élargissement de l'Union européenne et de la mondialisation des échanges, une augmentation de l'ordre de 4% par an est envisagée.

S'il est entendu que le transport aérien constitue une activité essentielle dans l'économie, il est également reconnu que ce mode de transport - en particulier au niveau du fret - ne peut être appréhendé isolément, mais, maillon d'une chaîne de transport multimodale, doit être partie prenante d'une politique globale (route, fer, maritime, aérien) et à multiples échelles (régionale, interrégionale, internationale). Les aéroports régionaux représentent, dans ce cadre, un des outils de l'aménagement du territoire en ce sens qu'ils favorisent le développement des activités à fort potentiel tout en restant à taille humaine. Ils disposent, en effet, d'une capacité de développement importante en termes de maillage du territoire, de développement de services et d'offres attractives notamment avec les compagnies "low cost" et à leur expérience en matière de transport international.

Particulièrement sensibles aux évolutions régionales constatées en ces domaines, les conseils économiques et sociaux régionaux (CESR) du Centre et du Limousin souhaitent, par cette démarche commune, apprécier dans quelle mesure les aéroports de proximité de Châteauroux - Déols et de Limoges - Bellegarde, jusqu'alors considérés comme atouts spécifiques de chaque Région, peuvent s'inscrire, aux plans économiques et touristiques, dans une dynamique interrégionale pour l'ensemble de leurs territoires. A ce titre, le CIADT du 18 décembre, en reconnaissant le caractère international de Châteauroux - Déols, ouvre des perspectives majeures.

I/ L'ACTIVITE AEROPORTUAIRE DES MEMBRES DE LA CHARTE DES AEROPORTS REGIONAUX

Une récente étude menée à l'Université de Liège sur « *Le développement des aéroports régionaux et la mesure de leur impact économique* »¹ a démontré que le développement actuel et prévisible du transport aérien et la saturation des aéroports majeurs créent un besoin manifeste d'aéroports secondaires ou régionaux présentant :

- une position géographique privilégiée ;
- une proximité avec les grandes agglomérations ;
- une bonne disponibilité des infrastructures au sol (pistes, aires de stationnement, aérogares / entrepôts, etc.) ;
- une bonne accessibilité aérienne ;
- une bonne accessibilité terrestre.

L'espace central dispose d'aéroports répondant à ces critères : Limoges - Bellegarde, Châteauroux - Déols, Tours Val de Loire. Leur situation géographique centrale leur permet de répondre aux besoins d'une clientèle diverse et d'assurer un maillage cohérent du territoire conformément à ce que préconise la Charte du réseau des aéroports de proximité qui réunit aujourd'hui 23 aéroports français.

Texte de la Charte officialisée le 21 mai 2003 par l'UCCEGA² (Union des Chambres de Commerce et Etablissements Gestionnaires d'Aéroports) :

Partageant une préoccupation commune d'aménagement du territoire et d'utilité économique et sociale pour leurs régions respectives ; Soucieux d'offrir à leurs clients une variété de services de qualité rapidement accessibles ; Intéressés par le fait d'accueillir les nouvelles clientèles du transport aérien qui dynamisent la mise en valeur de leurs outils touristiques,

Les aéroports d'Ajaccio, Beauvais, Bergerac, Biarritz, Brest, Caen, Carcassonne, Chambéry, Châteauroux, Clermont-Ferrand, Dinard, Figari, Lannion, La Rochelle, Le Havre, Limoges, Lorient, Metz-Nancy, Pau, Quimper et Toulon déclarent :

Disposer d'infrastructures permettant l'accueil d'un volume suffisant de trafic :

- *une piste dont la longueur permet de recevoir des avions moyens porteurs (100 à 200 sièges) en court et moyen courrier et/ou des modules correspondant aux besoins de fret aérien,*
- *des équipements de sécurité et de sûreté associés répondant aux dernières normes requises,*
- *des installations terminales adaptées et dimensionnées au trafic attendu.*

Se situer dans un environnement favorable de partenariat :

- *avoir et conserver une taille respectant l'environnement et la tranquillité des riverains,*
- *des décideurs locaux et régionaux motivés et impliqués dans le développement de l'aéroport.*

Fonctionner efficacement au bénéfice de l'ensemble des partenaires impliqués :

- *participer activement au développement économique local,*
- *respecter un ensemble de bonnes pratiques à l'égard des transporteurs.*

¹ Université de Liège, Belgique, 2002-2003.

² Créée en 1938, elle regroupe 117 membres qui exploitent près de 190 aéroports en France métropolitaine et outre mer, soit la totalité du trafic commercial français.

RESEAU D'AEROPORTS DE LA CHARTE



Source : Direction de l'aéroport de Limoges - Bellegarde, 2003

A l'appui du constat du développement significatif des aéroports régionaux, les deux cartes de la page suivante permettent d'apprécier l'évolution en une trentaine d'années entre la centralisation très marquée des vols intérieurs de l'année 1970 et l'importance des liaisons aériennes actuelles au départ des aéroports régionaux du grand Centre-Ouest.

Carte n° 1

Carte n° 2

I. A : UNE PROBLEMATIQUE ECONOMIQUE COMMUNE

• I. A. 1. Des zones d'activités économiques à optimiser

Un aéroport de proximité constitue un outil de promotion et de faire-valoir du potentiel de développement économique, commercial, industriel et touristique des territoires desservis. En plus des facteurs d'implantation traditionnels, (accessibilité du territoire, liaison des capitales régionales aux grandes capitales européennes) l'aéroport de proximité offre aux investisseurs éventuels des correspondances rapides et variées. C'est pourquoi les CESR du Centre et du Limousin estiment que leurs aéroports constituent des atouts considérables en faveur de la promotion des secteurs d'activités autour de leurs zones aéroportuaires et au-delà.

En outre, les opportunités de valorisation des aéroports via le développement économique existant ou potentiel sont réelles. Les CESR du Centre et du Limousin souhaitent montrer combien le rôle joué par les aéroports régionaux est important dans l'économie et l'emploi de nos territoires. Véritable "équipement structurant" pour les activités industrielles et commerciales, l'aéroport de proximité constitue un des outils de développement de la valeur ajoutée des régions.

• I. A. 2. Un levier pour l'emploi

Un aéroport produit un impact important en termes d'emplois directs, indirects et induits et par-là même maintient et crée des activités économiques dans son environnement. En effet, il est créateur d'emplois dans les domaines :

- ➔ de l'activité aéroportuaire (exploitation de l'aéroport, services aux utilisateurs Voyageurs ou Fret) ;
- ➔ des entreprises clientes de l'aéroport ;
- ➔ d'autres activités (services, hôtellerie, immobilier, etc.) générées par le développement des aéroports.

Ainsi, et du fait de leurs activités de proximité, les aéroports de proximité de l'espace central participent au développement de leur zone de chalandise et constituent un réel atout pour l'emploi et l'attractivité dans leurs territoires.

I. B. LES LOW COST DYNAMISENT LE TRAFIC DES AEROPORTS DE PROXIMITE

• I. B. 1. La stratégie de la compagnie "low cost" RYANAIR

RYANAIR, compagnie irlandaise, est aujourd'hui le 9^{ème} transporteur international et le plus gros transporteur "Low cost" en Europe³. La clé de son succès repose sur son aptitude à se positionner favorablement sur certaines liaisons "point à point" accessibles au plus grand nombre, en optimisant l'utilisation des moyens sur l'offre de tarifs bas. En outre, la compagnie a su tirer parti du changement des habitudes de voyage : pas d'agence de voyage (90% des vols se réservent par Internet), pas de billet (simplement une confirmation par e-mail), pas de système intégré de réservation type "Amadéus", pas de boissons ou repas gratuits à bord, et du concours initial des aéroports pour le lancement des lignes. Pour autant, la compagnie respecte les mêmes normes et règles de sécurité que les grandes compagnies.

Par ailleurs, RYANAIR s'appuie sur les aéroports secondaires proches ou dans la zone d'influence des grands aéroports et offre un nombre de liaisons et des fréquences de

³ 52 lignes, 12 pays, 9 millions de passagers en 2000/2001.

services comparables à ceux des grandes compagnies. De ce fait, sa clientèle est constituée essentiellement d'étudiants, de touristes mais aussi d'hommes d'affaires.

- ***I. B. 2. Les raisons du succès***

Même en l'absence d'un grand aéroport voisin, l'offre des destinations de RYANAIR est intéressante dès lors qu'elle est connue du Nord de l'Europe (la Grande Bretagne pour le Limousin par exemple).

De plus, la pratique de la compression de tous les coûts d'exploitation, l'existence de charges sociales moindres du fait de l'implantation de la compagnie dans les îles britanniques, et de la rotation en 25 minutes au lieu de 45 minutes des appareils⁴ expliquent pour une grande part le succès de RYANAIR par ailleurs soumise aux mêmes règles de sécurité que les autres compagnies.

Ainsi, ses choix stratégiques lui permettent d'afficher un taux de croissance de 25% par an. De plus, le potentiel de développement de RYANAIR est important en Europe. La compagnie fonde son action sur des contrats simples d'une durée d'au moins cinq ans avec les collectivités locales et/ou les CCI gestionnaires d'aéroports de proximité et auxquels est demandée une participation financière à la promotion de la destination⁵. Cette durée de convention permet d'apprécier les coûts à long terme, et au surplus de proposer des prix plus bas que ceux pratiqués dans les grands aéroports. Dans les faits, RYANAIR ne fait pas de recherche de nouvelles lignes, ce sont les régions ou les gestionnaires d'aéroports qui la sollicitent.

- ***I. B. 3. Des retombées positives dans les régions***

Force est de constater que la présence de la compagnie irlandaise joue un rôle important en terme de développement régional.

Les objectifs de la compagnie ne sont pourtant pas ceux des régions. Entreprise privée, RYANAIR poursuit un objectif de rentabilisation de ses lignes, alors que les aéroports de proximité œuvrent pour une desserte cohérente de leur territoire. Au bout du compte, les intérêts des uns et des autres se rejoignent car tous travaillent au développement économique des régions concernées.

En Limousin⁶, comme en Touraine, la fréquentation de l'aéroport a progressé notablement depuis l'implantation de RYANAIR. Les retombées économiques directes et indirectes, chiffrées à 117, 4 millions d'euros en Limousin en 2003⁷, constituent un levier important de l'activité économique notamment au niveau des services, du marché de l'immobilier (avec la clientèle anglaise), du tourisme, etc. C'est pourquoi il est essentiel que cette activité *low cost* puisse se développer durablement dans les aéroports régionaux et participer, encore plus, au développement d'un service de proximité infra et interrégional.

⁴ L'entretien intérieur des appareils en escale est assuré par le personnel de bord.

⁵ La compagnie a été condamnée par la Commission européenne au remboursement d'une partie des aides accordée par l'aéroport de Charleroi en Wallonie. En effet, la Commission a jugé non compatible environ $\frac{1}{3}$ des aides en causes. Le montant du remboursement imposé à RYANAIR pourrait se situer entre 3 et 5 millions d'euros et ne concernerait que les rabais de 50% accordés de manière discriminatoire sur les taxes d'atterrissage et la sous-évaluation des redevances d'assistance en escale (soit environ 1 euro par passager contre 8 à 13 euros dans les autres compagnies). La commission fonde sa décision sur le fait qu'aucun investisseur privé n'aurait concédé de tels avantages à RYANAIR » extrait *Le Monde*, 4 février 2004.

⁶ L'aéroport de Limoges - Bellegarde a enregistré une hausse de sa fréquentation de 40% grâce à l'ouverture d'une ligne quotidienne Limoges - Londres.

⁷ Cf. Annexe 3 « Les retombées économiques de RYANAIR en Limousin ».

I. C. L'APPROPRIATION DE L'OUTIL AEROPORTUAIRE DE PROXIMITE PAR LES DECIDEURS LOCAUX

• I. C. 1. La décentralisation de la gestion aéroportuaire de proximité

Le mouvement en cours de décentralisation prévoit le transfert aux collectivités territoriales qui le souhaitent, et à titre principal la Région, de la gestion des aéroports civils. Ce mouvement avait été anticipé en Limousin dès 1994 par la création d'un Syndicat mixte, propriétaire du sol et des infrastructures d'exploitation de l'Aéroport. Officialisant l'implication déjà existante des collectivités locales, cette décentralisation renforcera une gestion au plus près de l'économie locale. Ce transfert de compétence ne se limiterait pas aux infrastructures, il inclurait la responsabilité de la définition de la stratégie de développement, le choix du régime de l'exploitant et de l'exploitation, ainsi que l'organisation du financement. Mais cette décentralisation risque, si elle n'est pas intégrée dans une approche plus large, de conduire à d'autres déséquilibres dans un domaine où les enjeux portent sur une problématique à la fois régionale et interrégionale.

L'ensemble des évolutions, qui aujourd'hui se font jour, nous amène à nous interroger sur les relations nouvelles qui devraient s'instaurer entre l'autorité publique, les compagnies aériennes et les aéroports, notamment en matière de financement, mode de gestion, etc. Elles conduisent également à réfléchir au rôle que devront jouer les Régions compétentes en matière d'aménagement du territoire, concept au sein duquel la question de la structuration des réseaux aéroportuaires régionaux sera posée. Dans ce contexte, la collaboration étroite entre tous les décideurs pour lancer des initiatives autour d'un aéroport de proximité constitue donc une condition *sine qua non* au développement de celui-ci. L'adoption en cours de la notion de « communauté aéroportuaire » est une ébauche de ce que pourrait être un exemple de concertation en ce domaine.

• I. C. 2. L'aéroport de proximité aménage le territoire

Les aéroports de Châteauroux - Déols et de Limoges - Bellegarde ont les moyens de répondre à une demande économique et touristique accrue, d'offrir des prestations spécifiques et de créer des réseaux en faveur de l'aménagement cohérent de nos territoires respectifs. Constitués ainsi en réseau, ces aéroports optimiseraient leurs potentialités au bénéfice du développement local.

Les CESR du Centre et du Limousin, ont choisi, en lançant cette démarche interrégionale, de se positionner pour défendre une vision prospective de leur coopération. Ceci implique de faire des choix d'orientation afin de participer à la mise en œuvre d'un schéma d'aménagement structurant interrégional.

La notion d'aménagement du territoire procède d'une démarche prospective. Elle s'est affirmée en France dès les années cinquante, comme contrepoids de l'importance excessive de Paris et de la région parisienne traduite dans l'ouvrage de François GRAVIER : *"Paris et le désert français"*. La prospective consiste donc à ne pas se satisfaire d'un état de fait. C'est pourquoi les CESR du Centre et du Limousin proposent ici une approche globale de l'aménagement du territoire impliquant non seulement la complémentarité de leurs activités aéroportuaires mais une approche globale- certes encore en construction- prenant en considération les autres modes de transport (routiers et ferrés). Ce travail est important pour les collectivités publiques ou privées car, faute d'une vision commune, leurs énergies s'épuisent dans des directions différentes, voire incompatibles, engendrant ainsi des incompréhensions et des conflits d'intérêt freinant le développement économique et social local.

Les deux cartes qui suivent permettent de mesurer, par l'étude des zones de chalandise des aéroports de Châteauroux - Déols, Limoges - Bellegarde et Paris (Orly et Charles de Gaulle), le potentiel de coopération de nos deux régions.

Carte n° 3

Carte n° 4

II/ CHATEAUROUX - DEOLS ET LIMOGES – BELLEGARDE : DEUX AEROPORTS COMPLEMENTAIRES

Les aéroports de proximité sont ceux qui desservent une zone de chalandise, existante ou en devenir, assez vaste pour générer un trafic suffisamment important et qui jouent un rôle significatif en matière d'aménagement du territoire. Les aéroports de Châteauroux - Déols et de Limoges - Bellegarde répondent à ces critères⁸. Si l'on souhaite optimiser leurs chances respectives d'accroître leurs potentialités, il est aujourd'hui important qu'ils jouent pleinement la carte de la complémentarité.

Ainsi, les aéroports de Châteauroux - Déols et de Limoges - Bellegarde disposent de véritables atouts. Tout en répondant aux contraintes de l'aménagement du territoire, ils offrent des accès Fret et Voyageurs directs qui ne souffrent pas des encombrements, point noir des grands aéroports des capitales européennes, bénéficient de parkings gratuits et d'un environnement serein.

II. A. L'AEROPORT DE CHATEAUROUX - DEOLS : -EN POSITION CENTRALE (FRANCAISE ET EUROPEENNE)UNE VOCATION FRET

• II. A. 1. Châteauroux et l'aviation... une longue histoire

Elle débute en 1936, avec l'installation d'une première usine de construction aéronautique de la société Bloch (Dassault), puis le développement de la base OTAN de 1951 à 1967, date de départ des américains. L'activité commerciale est lancée dès 1976 par la CCI de l'Indre et certaines collectivités locales. En 1995, le Conseil Général de l'Indre, la CCI, les collectivités locales créent un **syndicat mixte**. La piste est alors portée à 3 500 mètres.

• II. A. 2. L'aéroport « tout cargo » de Paris

a. Son trafic - son évolution⁹

L'aéroport fret majeur de la Région Centre (96% à 98% du trafic régional suivant les années)...

→ 1998 : 2255,7 tonnes	
→ 1999 : 1930,9 tonnes	soit : -14,4%
→ 2000 : 2225,7 tonnes	soit : +15,3%
→ 2001 : 1959,3 tonnes	soit : -12%
→ 2002 : 2755,3 tonnes	soit : +40,6%
→ 2003 : 3814 tonnes	soit : +38,4%

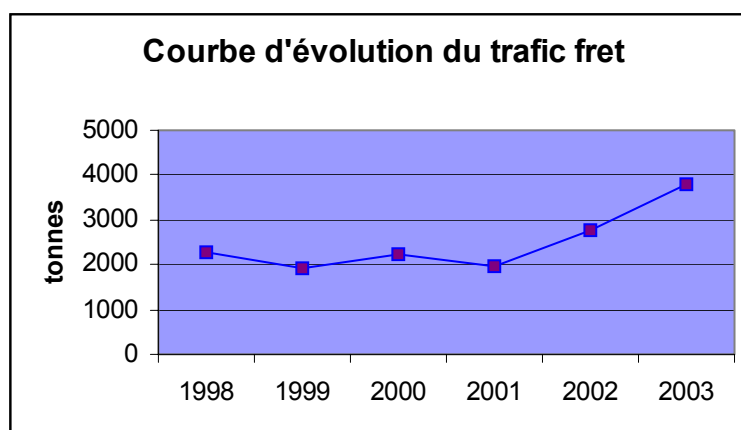
Soit une évolution moyenne de + 18,5% sur la période 1999/2003

...mais sans commune mesure avec ADP (CDG + Orly) : 1 589 260 t en 2003 !¹⁰

⁸ Cf « Charte des aéroports de proximité » page 9.

⁹ Sources : Direction régionale de l'aviation civile.

¹⁰ Cf Annexe n°5 : « Trafic de fret avionné des principaux aéroports de la France métropolitaine ».



Le trafic de Châteauroux est constitué pour l'essentiel de charter fret complet (80%), principalement à destination de Rungis à l'import et de produits agroalimentaires à l'export, très peu en interrégionalité. Il génère 1/3 des revenus de cet aéroport (les 2/3 émanent des secteurs « entraînement, parkings, immobilier etc. »)

b. Châteauroux - Déols souhaite se positionner comme la plate-forme fret du Bassin parisien

De nombreux arguments peuvent être mis en évidence :

1. Des infrastructures adaptées :

- Pistes et enceintes : une piste de 3 500 m, accessible à tous types d'avion ; 2 taxiways ; un parking de 280 000 m² balisé et éclairé la nuit ; un terrain entièrement clos et sécurisé par la Brigade de gendarmerie des transports aériens.
- Les zones d'équipement sont de deux types : l'une pour les marchandises générales (en accès direct à l'autoroute A20 ; 65 000 m² de parking d'avions ; un entrepôt de 4500m² - un frigorifique de 500m³ - des hangars aéronautiques etc. ; un autre pour les marchandises classées (avec une voie d'accès privative, un hangar de 2500m², 6 parkings gros porteurs, un dépôt pyrotechnique).
- Tous les services de transit et de douanes à disposition.

2. Une grande accessibilité et de fortes potentialités en matière d'intermodalité :

Châteauroux - Déols est au cœur d'une logique régionale et interrégionale spécifique en matière de fret :

- en terme routier, cet aéroport, directement relié à l'A20 et à la RCEA, est à 2h de Paris ;
- en terme ferré, il est situé sur l'axe direct Europe du Nord - Péninsule Ibérique et proche du futur Port sec de Vierzon (lui même au croisement de l'axe Nantes - Lyon / pays de l'Est et celui en direction des ports de Rouen et du Havre) dont le renforcement à terme paraît nécessaire.

3. Un mode d'exploitation où flexibilité - sécurité - économie - rapidité sont les maîtres mots :...Dans un ciel non encombré, avec une météo très favorable, au centre et à l'écart de la « banane bleue saturée»...

Au sud de Paris : ouverture 24h/24h - 7j/7j ; parkings avions près des hangars de fret, hangar sécurisé et équipé - transitaires sur site (SCAC, SCHENKEL, GEFECO, etc.) - équipement de manutention et d'assistance pour tout type d'avions et de fret

- durée de vol, roulage et attentes réduites ;
- fret disponible en 2 h en moyenne ;

- transbordement direct camion/avion et camionnage France/Europe ;
- parking aéronautique gratuit - redevances et frais de manutention très économiques (50% par rapport aux plates-formes européennes) ;
- sécurité des locaux et des biens (zéro avarie en 5 ans) ;
- programme qualité (agrée « agent qualité » depuis le 01-01-2000) ;
- son développement est, par ailleurs, fondé, outre sur ses accords, avec Aéroport de Paris (accords signés en juin 1999) sur une insertion au sein de multiples réseaux internationaux (TIAXA - association mondiale de fret aérien, GALAXI - réseau d'aéroports de fret, ISTAT - association américaine de propriétaires d'avions)

Les perspectives et potentialités sont importantes (actuellement près de 4 000 T/an sont traitées, 50 000 peuvent l'être à terme, sans modification notable des infrastructures), principalement en direction de l'Afrique et de l'Asie, direction qui peut constituer une vocation, une spécificité...

• **II. A. 3. Une complémentarité avec la formation et la maintenance**

c. Le premier site européen pour la formation des pilotes

De nombreuses compagnies, tant françaises (Air Bourbon, Airbus, Air France, Corsair) qu'étrangères (Air Holland, British Airways, KLM, Lufthansa etc.) peuvent pratiquer en moyenne huit "touch and go" par heure, aussi bien en semaine qu'en week-end.

Le Centre de Formation des Pompiers d'Aéroport ouvrira ses portes en avril/mai 2004. Un projet de centre de formation à la sécurité des personnels d'aéroport et à plus long terme, également celui d'une cité des « métiers de l'aéronautique » (peinture ; électricité ; chaudronnerie ; électronique ; etc.) sont en cours d'élaboration.

• **II. A. 4. Sur la base d'une longue tradition industrielle aéronautique : la maintenance - la peinture - le stockage**

La peinture aéronautique : - avec la société ATE (40 personnes - 4 cabines de peinture capables d'accueillir l'A340), Châteauroux - Déols possède toutes les infrastructures et compétences pour intervenir sur les avions de toutes les tailles et marques.

Le stockage - la maintenance : - il en est de même avec la société EBS qui assure pour tous types d'avions, toutes les prestations en ce domaine.

On peut donc estimer qu'avec ces deux partenaires (ATE et EBS) l'aéroport de Châteauroux - Déols constitue une réelle escale de haut niveau technique.

• **II. A. 5. Vers une plate-forme interrégionale**

S'il est patent que cette infrastructure bénéficie de nombreux atouts techniques, de potentialités commerciales (surtout quand elle sera en mesure de travailler en dégroupage, pour capter les clientèles locales et inter régionales de manière régulière), force est de constater qu'elle souffre d'un manque de notoriété et de portage politique fort à son échelle.

Pour autant, cette problématique serait incomplète si l'on n'évoquait Vatry, autre aéroport de même type, et dont les objectifs sont relativement similaires mais dont l'évolution (3 092 tonnes au cours du premier semestre 2002) et surtout le « portage politique » sont de toute autre ampleur.

Il convient ainsi, et rapidement, de dégager une stratégie non point seulement locale, mais interrégionale et internationale d'autant plus forte que le dernier CIAT du 18 décembre 2003 donne un cadre et des perspectives positives. Le gouvernement souhaite en effet désormais « *assurer une desserte équilibrée du territoire national en s'appuyant principalement sur le réseau des grands aéroports régionaux, complémentaires des plates-formes franciliennes [...]. Organiser un troisième réseau d'aéroports dans le Bassin parisien autour de Beauvais, Vatry et Châteauroux.* »¹¹

II. B. LIMOGES - BELLEGARDE : UN AEROPORT INTERNATIONAL DE PROXIMITE

• II. B. 1. Un aéroport à taille humaine

Créé en 1976, l'aéroport international de Limoges - Bellegarde est, aujourd'hui, la propriété du syndicat mixte de l'aéroport Limoges - Bellegarde (SMALB)¹². La gestion de l'aéroport a été confiée en 1994, pour une durée de 33 ans, à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne, dans le cadre d'un contrat d'affermage.

La gestion de l'aéroport occupe aujourd'hui 67 salariés et sa zone aéroportuaire s'étend sur 140 hectares. Les nombreux partenaires institutionnels¹³ présents font de cet aéroport de province une plate-forme complète qui, outre de nombreuses fonctions commerciales¹⁴, propose des activités de loisirs¹⁵ et de services¹⁶.

Le budget de fonctionnement 2003 de l'aéroport s'élève à près de 4 millions d'euros avec un déficit d'exploitation de l'ordre de 6%, compensé par le SMALB. A noter que les frais de formation du personnel sont très importants. Toutefois, ils répondent à l'obligation légale et sécuritaire qui vise à contrôler et valider, chaque année, les compétences des agents.

• II. B. 2. Une offre de transport complète

d. Les compagnies traditionnelles

La Compagnie Air France/Brit Air est présente à Limoges et assure des liaisons avec :

1. les grands aéroports parisiens **ORLY** (3 Allers - Retours/jour) et **ROISSY** (1 Aller - Retour/jour)
2. l'aéroport de **LYON** (3 Allers - Retours/jour)
3. La Corse (d'avril à octobre)

e. RYANAIR

A Limoges, l'arrivée de la compagnie à bas prix BUZZ, filiale de KLM, a permis, dès 2002, d'ouvrir une ligne régulière Limoges - Londres. Le 1^{er} mai 2003, BUZZ est racheté par **RYANAIR** qui aujourd'hui remplit pleinement ses objectifs et modifie complètement le paysage limousin. En effet, le tarif particulièrement attractif du billet a généré une augmentation significative du trafic se traduisant par une arrivée massive de ressortissants

¹¹ Cf. page 15 du dossier de presse de la Datar.

¹² Le SMALB est composé : du Conseil Régional (10/30^{ème} des parts) ; du Conseil Général de la Haute-Vienne (9/30^{ème}) ; de la Ville de Limoges (6/30^{ème}) ; de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne (5/30^{ème}).

¹³ Aviation civile ; Service de secours et de lutte contre l'incendie ; Service local des bases aériennes ; Police de l'air et des frontières ; Inspection des douanes ; Météo France ; Gendarmerie hélicoptée.

¹⁴ Trafic-Fret ; Distribution de carburant ; La Postale avec Airlinair et Alto ; Avialim ; Hélicolim ; La poste ; Chronopost ; Location de voiture ; Gendarmerie, Taxis.

¹⁵ Aéroclub du Limousin ; Aéroclub de Limoges ; Vol à voile ; Réseau du sport de l'air (construction d'avions amateur) ; Aéro Limousin Légende, NASA (voltige) - Avions basés d'affaires ou de collection.

¹⁶ Agence Air France ; Point de vente RYANAIR ; Parking gratuit de 400 places ; Billetterie bancaire.

britanniques qui paraît être un véritable atout de développement économique pour la région.

f. Les charters

L'aéroport assure également des destinations **Charters** (Sénégal ; Hongrie ; Maroc ; Espagne ; Tunisie ; Tchéquie ; Portugal ; Madère ; Egypte ; Chypre ; Sicile ; Jordanie...) et des **liaisons intra-régionales**. Ces services de proximité répondent à une demande forte de la clientèle limousine.

En outre, l'aéroport possède une **plate-forme postale** qui traite, de nuit, environ 1 000 tonnes de courrier par an. Ce service reste toutefois fragile du fait de la forte concurrence de la route.

g. L'aviation taxi et les hélicoptères

Implantées sur l'aéroport de Limoges-Bellegarde, deux sociétés de transport à la demande complètent le dispositif.

- **AVIALIM**, créée en 1991 est une compagnie spécialisée dans l'aviation d'affaire et les vols à la carte. L'essentiel de son activité s'articule autour des transports passager, sanitaire (évacuation de malades, rapatriement et transport d'organes) et fret (transports spécifiques ou urgents, avec une capacité de 2,5m³/700Kg). Avialim propose ainsi des liaisons directes au départ -et à destination- de centaines d'aérodromes français et européens.¹⁷
- **HELICOLIM Services**, créée en 1995 cette SARL exploite un hélicoptère. Son activité, qui s'étend sur tout le Limousin, est orientée principalement vers la photo, la vidéo et les baptêmes de l'air, mais elle assure également des services de transport passager, d'épandage et de levage ainsi que des leçons de pilotage.

• **II. B. 3. Un trafic globalement satisfaisant**

h. Le succès de l'offre se traduit par un trafic soutenu

L'aéroport de Limoges - Bellegarde enregistre 30 000 mouvements par an.

Résultats en nombre de passagers transportés

	2001	Taux de variation 2001-2002	2002	Taux de variation 2001-2002	2003	Taux de variation 2002-2003
Lignes régulières						
Liaisons régionales	119 744	+2,89%	107 333	-10,36%	103 127	-3,92%
Londres - Stansted	---	---	40 369	---	72 261	+79,00%
Total	119 744	+2,89	147 702	+23,35%	175 388	+18,74%
Lignes saisonnières et charters						
Total	12 760	-23,96%	10 864	-14,86%	12 103	+11,40%
TOTAL GENERAL	132 504	-0,50%	158 566	+19,67%	187 491	+18,24%

¹⁷ A titre d'exemple, sont ainsi accessibles à 1 heure de Limoges : Rennes, Deauville, Genève, Avignon, Perpignan et Biarritz ; à 2 heures : Oxford, Bruxelles, Stuttgart, Milan ou Madrid ; et à 3 heures : Hanovre, Prague, Vienne, Rome, Séville ou encore Lisbonne.

Il est à noter que, pour les deux premiers mois de l'année 2004, la progression globale est de 28% par rapport à la même période en 2003.

i. Janvier 2002 - décembre 2003 : un bilan encourageant

L'activité aéroportuaire enregistre une hausse de son activité " passagers" de + 20 %. Malgré un contexte économique difficile qui a inévitablement des conséquences sur le transport aérien, l'aéroport de Limoges a réussi à maintenir, durant les neuf premiers mois de l'année, un taux exceptionnel de progression de son trafic avec près de 160 000 passagers transportés (soit + 20 % par rapport à la même période, en 2002). Cette hausse du trafic est à mettre au compte de l'ouverture de la ligne Limoges - Londres de RYANAIR qui enregistre une très bonne activité : 46 000 passagers et 80 % de taux de remplissage en cinq mois de fonctionnement.

Les autres lignes régulières ont, quant à elles, enregistré une baisse consécutive aux événements du 11 septembre 2001 et à la morosité de l'activité économique. Cette baisse du trafic domestique constitue d'ailleurs une tendance assez générale en France. Toutefois, les lignes Air France/Brit Air se redressent un peu sur Roissy du fait d'un horaire plus favorable pour les correspondances, même si les destinations de Lyon et d'Orly ont encore des résultats en deçà de ceux de l'an dernier (respectivement -5% et -7 %).

La ligne saisonnière vers la Corse régresse du fait du ralentissement des fréquences hors saisons tandis que les charters, avec plus de 7 000 passagers, connaissent une progression de + 31 %.

• **II. B. 4. Appréhender l'avenir : l'ouverture d'une nouvelle aérogare en 2005**



L'aéroport de Limoges - Bellegarde fait l'objet d'une opération de restructuration/extension en vue de répondre aux besoins de la clientèle en termes de confort, de fonctionnalité et de modernité. Ainsi, il est prévu :

- Plus d'espace (2 700 m² contre 2 000 aujourd'hui), ce qui permettra une capacité de traitement de 210 passagers en heure de pointe (70 actuellement).
- Quatre banques d'enregistrement avec tapis bagages (trois actuellement) + une banque sans tapis et deux bornes automatiques.
- Un restaurant situé à l'étage, avec une vue panoramique sur la piste et les avions, qui comptera 60 couverts.
- La création d'un rez-de-piste qui accueillera le bureau des opérations, le salon des équipages et les salles d'embarquement, rapprochant ainsi les passagers des avions.
- A l'étage, un salon VIP sera mis à la disposition des personnalités.

Financée par le Syndicat Mixte de l'Aéroport Limoges - Bellegarde (SMALB) à hauteur de 7 millions d'€uros, la nouvelle aérogare constituera un outil de travail mieux adapté aux enjeux futurs. Programmés sur 10 à 12 mois, les travaux ont commencé au début de l'année 2004. Pour éviter, au maximum, les désagréments tant pour le personnel que pour les passagers, il est prévu de transférer l'ensemble de l'activité sur un espace provisoire de 1 000 m² aménagé à cet effet.

En outre, l'aéroport de Limoges - Bellegarde mène actuellement des démarches en vue de mettre en place de nouvelles dessertes en direction de la Grande Bretagne, des Pays-Bas, de l'Espagne et du Canada. Des négociations sont également ouvertes concernant l'aménagement de destinations intra-nationales notamment vers Nice.

II. C. LES AVANTAGES COMMUNS AU DEVELOPPEMENT DE LA COMPLEMENTARITE

Ces deux aéroports disposent des capacités nécessaires pour répondre au besoin de maillage du territoire. En effet, c'est en développant l'intermodalité entre les différents moyens de transport terrestres que leurs activités respectives seront optimisées et irrigueront leur territoire. Ainsi, en terme de développement, l'aéroport de Limoges - Bellegarde peut, grâce aux prix attractifs des compagnies *low cost*, étendre sa zone de chalandise aux régions limitrophes, notamment à la région Centre. Il attire une clientèle plus large de tourisme et d'affaires. De même Châteauroux - Déols peut mieux correspondre à sa véritable échelle en répondant aux besoins, d'une part endogènes d'une aire interrégionale en construction - c'est-à-dire sud région Centre/nord Limousin - et d'autre part exogènes en mettant cette infrastructure en exergue vis-à-vis des grands flux internationaux qui pour l'instant en Centre France, ne constituent qu'une zone de transit peu valorisée... Dans cet esprit, peut être faudrait-il mettre en perspective le rôle que peuvent jouer ces aéroports dans la logique de l'Espace Atlantique, aussi bien au regard des flux voyageurs que des grands mouvements de fret internationaux.

Le développement de l'activité de cabotage, lié aux autoroutes de la mer sur la façade atlantique, devrait générer une augmentation des activités de trafic et logistique dans l'hinterland, ce qui doit être une opportunité pour nos deux régions.

La démarche initiée par les CESR du Centre et du Limousin qui tend à organiser et à développer la complémentarité entre les aéroports de Châteauroux - Déols et de Limoges - Bellegarde sera :

- de répondre aux besoins de l'aménagement du territoire ;
- de faciliter la collaboration entre les deux aéroports pour assurer une meilleure complémentarité entre les équipements existants ;
- d'amplifier une démarche qualité au bénéfice des utilisateurs Fret et Voyageurs ;
- d'exploiter de façon optimale un marché grâce à une stratégie commerciale plus large et adaptée ;
- de développer les liaisons nationales et internationales Fret et Voyageurs au départ de nos régions ;
- de développer de façon plus efficace la concertation avec les pouvoirs publics locaux.

III/AVIS : DEVELOPPER LA COMPLEMENTARITE DE NOS AEROPORTS

Les aéroports de Châteauroux - Déols et de Limoges - Bellegarde constituent des outils essentiels de l'aménagement du territoire grâce à leur activité de proximité et à leur taille humaine. C'est pourquoi les CESR du Centre et du Limousin insistent sur la nécessité de :

1°) Développer la complémentarité entre les activités des deux plates-formes aéroportuaires atteignant des seuils qui les rendront moins dépendants du contexte conjoncturel, et surtout plus ancrées dans le tissu endogène interrégional. A ce titre les CESR proposent que les gestionnaires des deux aéroports :

- se rencontrent régulièrement pour faire le point sur leurs axes de développement stratégiques,
- s'informent réciproquement de l'évolution de leurs capacités techniques tant en termes d'accueil du trafic que de destinations desservies,
- échangent des informations concernant les investissements matériels auxquels chacun compte procéder dans le but de prendre en compte au mieux les besoins de l'aéroport partenaire.

2°) Optimiser les activités aéroportuaires de nos aéroports puisqu'ils présentent pour eux-mêmes, pour leur zone de chalandise et plus généralement pour l'aménagement du territoire, un potentiel de développement réel. A ce titre, les CESR recommandent que les deux aéroports :

- construisent des politiques concertées en matière de recherche de trafic nouveau,
- fassent en sorte de s'informer systématiquement des démarches commerciales conduites sur le territoire de la Région partenaire,
- échangent les informations recueillies dans le cadre de ces démarches tant en ce qui concerne le trafic passager que le trafic fret en évaluant notamment l'influence des dessertes liées, dans le domaine routier à l'A20, la N145 et la N141, et dans le domaine ferroviaire aux axes internationaux Europe du Nord / Ibérie avec le POLT et façade atlantique / Europe centrale avec le Nantes - Lyon.

3°) Communiquer davantage tant auprès des utilisateurs (particuliers, entreprises, etc.) que des décideurs locaux, nationaux et internationaux. A ce titre les CESR préconisent :

- d'analyser dans le détail les zones de chalandises couvertes par les deux aéroports pour adapter leur démarche commerciale en fonction de la réalité des territoires desservis,
- associer davantage les élus et les décideurs locaux dans l'élaboration des perspectives de développement des deux aéroports en fournissant à ces derniers des informations de même niveau pour les deux destinations,
- rappeler aux responsables nationaux l'existence des aéroports régionaux de proximité dans le cadre de l'aménagement du territoire tant national que régional.

4°) Créer les conditions d'une coopération permanente en vue de développer les potentialités de nos activités aéroportuaires. Pour cela, les CESR :

- o **Insistent sur la nécessité de poursuivre un travail de lobbying dans les différentes instances créées ou en cours de création destinées à regrouper les aéroports de même nature,**
- o **Invitent les deux aéroports à faire en sorte que Châteauroux et Limoges puissent être des vitrines d'exemplarité dans leur domaine respectif en poursuivant des politiques actives d'investissement,**
- o **Recommandent d'envisager la création d'une structure formelle de coopération pour formaliser les démarches préconisées ci-dessus.**

CONCLUSION

Le transport aérien occupe, du fait des activités induites, une place non négligeable dans l'économie d'une région. L'augmentation de la mobilité et du temps libre, la mondialisation de l'économie, l'élargissement de l'Union européenne ne feront qu'accroître les échanges et le trafic aérien. Il est donc indispensable que nos régions profitent de cet élan pour initier une action en commun afin d'optimiser les infrastructures aéroportuaires dont elles disposent en les valorisant au sein d'une approche globale et multimodale.

C'est à travers une volonté affirmée de coopérations renforcées s'appuyant à la fois sur des infrastructures aéroportuaires existantes et sur les complémentarités des compétences interrégionales que l'intensification des activités permettra le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des territoires desservis.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Déclaration du « Forum européen des aéroports régionaux »

Bruxelles, le 9 janvier 2004

A l'initiative du Ministre Serge Kubla, Vice-Président du Gouvernement wallon, en charge des aéroports, les représentants de 27 aéroports régionaux de l'Union européenne, à savoir :

- Dusseldorf-Niederrhein (Allemagne)
- Klagenfurt (Autriche)
- Charleroi (Belgique)
- Liège (Belgique)
- Aarhus (Danemark)
- Esbjerg (Danemark)
- Strasbourg (France)
- Reims (France)
- Beauvais (France)
- Poitiers (France)
- La Rochelle (France)
- Tours (France)
- Limoges (France)
- Hamburg-Lubeck (Allemagne)
- Forli (Italie)
- Milan Bergamo (Italie)
- Pisa (Italie)
- Alghero (Italie)
- Pescara (Italie)
- Trieste (Italie)
- Eindhoven (Pays-Bas)
- Groningen (Pays-Bas)
- Liverpool John Lennon (Grande-Bretagne)
- Teeside (Grande-Bretagne)
- Genova (Italie)
- Salzburg (Autriche)
- Doncaster Sheffield (Grande-Bretagne)

Se sont réunis et ont procédé à un large échange de vues sur les points d'intérêts communs qui les rassemblent dans le contexte de leur développement.

A cette occasion, ils ont souligné l'importance de leur rôle économique et social pour leur région respective.

Ils estiment qu'ils doivent pouvoir poursuivre leur développement au bénéfice de l'ensemble des consommateurs européens et de leur région avec le soutien et la compréhension de tous leurs partenaires.

A cet égard, il leur paraît indispensable que soient clarifiées et harmonisées les règles de concurrence qui leur sont applicables notamment en ce qui concerne leur rôle dans l'accomplissement de leurs missions de service public et les moyens à mettre en œuvre pour y parvenir.

Ils se réjouissent du succès des compagnies low-cost qui contribuent largement à la démocratisation du transport aérien, à la croissance des aéroports régionaux dont elles sont les clients naturels, ainsi qu'au maintien d'une concurrence bénéfique aux usagers.

Pour faire valoir ce qui précède, ils souhaitent être entendus par la Commission européenne afin que cette dernière prenne en compte leur rôle essentiel et clarifie les règles applicables dans l'intérêt de la construction européenne.

Ils ont décidé de se réunir régulièrement en « Forum Européen des Aéroports Régionaux », pour poursuivre leurs réflexions et développer des propositions en y associant tous leurs collègues de l'Union européenne qui souhaitent participer à leurs travaux.

ANNEXE 2 :
***Caractéristiques techniques des aéroports de Châteauroux – Déols et
Limoges Bellegarde***

I - Châteauroux - Déols

La zone aéroportuaire de Déols s'étend sur 400 hectares.

1) Les pistes :

- piste n° 1 : 3500 m x 45 m, revêtement enrobé, aide à l'atterrissage ILS, catégorie 1, balisage lumineux HI, PAPI, rampe d'approche, feux à éclat,
- 2 taxiways - 2 bretelles de raccordement.

2) Les équipements :

Ils s'étendent sur 2000 m² avec :

- une salle de départ
- une salle d'arrivée
- une salle pour l'équipage
- un bar

II - Limoges - Bellegarde

La zone aéroportuaire de Limoges - Bellegarde s'étend sur 140 hectares.

1) Les pistes :

- piste n° 1 : 2 500m x 45m, revêtement enrobé, aide à l'atterrissage ILS, Catégorie III, balisage lumineux HI, PAPI, rampe d'approche, feux à éclat,
- piste n° 2 : 800m x 80m, revêtement en herbe.

2) Les équipements :

Au terme des travaux engagés au début de l'année, la surface utile totale atteindra 2 700m² avec :

- en rez de piste : 2 salles d'embarquement,
 1 SALON EQUIPAGES,
- au rez-de-chaussée : 5 banques d'enregistrement,
 1 salle d'arrivée,
 1 salle d'attente affaires,
 1 bar-tabac-journaux avec boutique cadeau et terrasse ;
- au 1^{er} étage : 1 restaurant panoramique avec terrasse,
 1 salon VIP

ANNEXE 3 : **Les retombées économiques de RYANAIR en Limousin**

Dépenses ordinaires annuelles

La ligne Limoges-Londres exploitée par Ryanair depuis le 1^{er} mai 2003 devrait enregistrer un trafic à l'année de 100 000 passagers (65 000 sur 8 mois d'exploitation en 2003). La part des anglais sur cette destination étant de l'ordre de 80%, on peut estimer la clientèle anglaise à 80 000 passagers, dont la moitié représente les arrivées. On sait d'après une enquête de clientèle menée par l'Aéroport entre juillet et décembre 2002 auprès des passagers Buzz, que 50% de cette clientèle anglaise arrivée par l'Aéroport de Limoges reste en Limousin.

Appliqué au trafic de Ryanair, ce taux représenterait donc 20 000 anglais. Toujours d'après l'enquête, leur durée de séjour est d'environ une dizaine de jours. Si on considère que la dépense ordinaire quotidienne est de 69 €uros (hébergement, restauration, consommations diverses, visites touristiques...), les 20 000 anglais devraient donc dépenser chaque année :

$$69 \text{ €uros} \times 20\,000 \text{ anglais} \times 9 \text{ jours} = \mathbf{12,4 \text{ millions d'€uros}}$$

Acquisitions immobilières

La Chambre interdépartementale des Notaires de la Corrèze, de la Creuse et de la Haute-Vienne vient de recenser les biens immobiliers vendus en 2002 à des étrangers, sachant que 70% des Etudes ont répondu à cette enquête et qu'il manque donc les chiffres des 30% n'ayant pas fourni leurs résultats.

Selon cette enquête, 1 000 ventes ont été réalisées au profit d'étrangers sur les trois départements du Limousin (210 en Corrèze, 301 en Creuse et 470 en Haute-Vienne).

On peut considérer que 90% de ces ventes ont intéressé des clients britanniques, soit 900 ventes.

En appliquant une valeur moyenne d'un bien vendu à 61 000 €uros, le chiffre d'affaires généré dans l'immobilier en Limousin par les anglais serait (sans compter les 30% de notaires n'ayant pas répondu) de l'ordre de :

$$61\,000 \text{ €uros} \times 900 = \mathbf{55 \text{ millions d'€uros}}$$

On peut estimer enfin que les travaux de réhabilitation entrepris sur ces biens (qui ne sont pas souvent en bon état), avec l'équipement qui s'en suit (mobilier, branchements divers...), représentent à peu de choses près le même montant d'investissement que les achats eux-mêmes, soit **50 millions d'€uros** supplémentaires.

Au total :

Les retombées économiques annuelles liées aux dépenses ordinaires des anglais en Limousin et aux acquisitions et travaux immobiliers effectués s'élèveraient à :

$$12,4 \text{ millions d'€uros} + 55 \text{ millions d'€uros} + 50 \text{ millions d'€uros} = \mathbf{117,4 \text{ millions d'€uros}}$$

à comparer aux 500 000 €uros de budget annuel de promotion qui est à contractualiser avec Ryanair et qui ne représentent même pas 0,5% des retombées économiques locales attendues !

De surcroît, n'a pas été intégré dans cette estimation un certain nombre de dépenses engagées par les anglais et qui ne relèvent pas de la catégorie des dépenses ordinaires, telles que location ou achat de voitures, contrats d'assurance, dépenses de santé, etc..., ni les avantages plus immatériels résultant de la présence des anglais en Limousin : écoles maintenues dans de petits villages grâce à la scolarisation des jeunes anglais (à titre d'exemple la commune de Dompierre-les-Eglises qui compte 390 habitants accueille 47 familles anglaises), revitalisation du patrimoine et de l'habitat ruraux, contribution des anglais à la vie économique locale (certains d'entre eux venant aussi en Limousin pour y exercer une activité professionnelle)...

Une réserve :

Du fait de la forte demande britannique, l'augmentation des prix du foncier bâti peut avoir, à terme, des effets fâcheux sur la capacité d'installation des jeunes agriculteurs.

ANNEXE 4 :
Données chiffrées relatives à l'activité de l'Aéroport de Tours Val de Loire

I- Données globales en nombre de passagers :

	2001	2002	2003
Tours/Londres	---	33 371	46 826
Tours/Lyon	---	1 806	6 365
Charters et aviation d'affaires	---	1 840	3 615
Figari sud Corse	---	---	3 649
Total	3 166	37 017	60 455

II- Chiffres clefs de la ligne Tours Londres Période Ryanair

A/ Le trafic passager (arrivées et départs)

Nombre total de passagers depuis l'ouverture de la ligne (mars 2002-décembre 2003) :	80 197
Nombre de passagers Buzz (mars 2002-mars 2003)	39 161
Nombre de passagers Ryanair (mai 2003-décembre 2003)	41 036
Nombre de passagers en 2003 :	46 826

B/ Les résultats de l'enquête de mai à septembre 2003 (période Ryanair)

1- Le profil du visiteur anglais en Touraine

- **50%** de catégories socioprofessionnelles à revenu élevé
- **37,3%** de personnes en couple
- **54%** de nouveaux clients pour la région
- **L'existence du vol déclenche l'acte d'achat de la destination pour plus de 50%** des interviewés.
- **Motif du voyage :**
 - 1-Visite aux parents et amis : 35,5%
 - 2-Loisirs/tourisme : 31,4%
 - 3-Activités professionnelles : 19%

Hébergement choisi :

Marchand pour **61%** d'entre eux avec une durée de séjour de **4,7 jours** (dont 31% en hôtel et 22,4% en Gîtes et en chambres chez l'habitant)

Non marchand pour **39%** d'entre eux avec une durée de séjour de **5,9 jours** (dont 32,3% chez la famille ou les amis)

Durée moyenne de séjour : 5,4 jours

Activités : 1-Châteaux / 2-Découverte vins et gastronomie / 3-Shopping / 4-Repos
74,1% comptent revenir dont 77,2% en utilisant à nouveau ce vol

2- La dépense des visiteurs et les retombées économiques de la ligne

Dépense moyenne par personne et par jour :

Si l'hébergement est marchand : **91** Euros

Si l'hébergement est non marchand : **51** Euros

Dépense moyenne par personne et par jour : 79,4 Euros

Budget moyen du séjour : 429 Euros

Apport de la ligne :

- période de **mai à septembre** : près de **5 millions** d'Euros
- évaluation pour l'**année 2003** : près de **8,3 millions** d'Euros
- apport total **depuis la mise en place de la ligne** : plus de **13 millions** d'Euros

Source : SEMAVAL - Observatoire Economique de Touraine

ANNEXE 5 :
Trafic de fret avionné des principaux aéroports de la France métropolitaine

AEROPORTS	Trafic fret embarqué et débarqué (en tonnes)					Taux moyen annuel de variation (%)	
	1999	2000	2001	2002	2003	03/02	03/99
AJACCIO	3 835	3 903	3 903	3 777	4 596	21,7	4,6
BASTIA	1 623	1 396	1 760	1 436	1 545	7,6	-1,2
BEAUVAIS	647	747	324	105	70	-33,3	-42,6
BIARRITZ	698	644	534	499	300	-39,9	-19,0
BORDEAUX	6 154	6 797	8 312	8 004	7 189	-10,2	4,0
BREST	470	368	379	362	303	-16,3	-10,4
CHATEAUROUX	1 931	2 226	1 959	2 755	3814	38,4	18,5
CLERMONT- FERRAND	388	347	437	1 047	1 043	-0,4	28,0
LILLE	775	1 359	469	230	499	117,0	-10,4
LYON-ST EXUPERY	27 412	34 919	29 928	28 035	30 478	8,7	2,7
MARSEILLE	38 418	39 757	40 553	40 760	38 775	-4,9	0,2
METZ-NANCY- LORRAINE	29	6 277	16 969	16 428	10 102	-2,0	385,4
MONTPELLIER	6 500	2 384	2 763	2 831	1 903	-32,8	-26,4
NANCY-ESSEY	5 557	7 659	8 505	8 660	8 710	0,6	11,9
NICE	16 650	17 920	16 356	15 012	11 851	-21,1	-8,1
PAU	420	334	333	426	374	-12,2	-2,9
RENNES	3 985	5 418	8 257	7 982	8 047	0,8	19,2
SAINT-NAZAIRE	9 925	10 918	11 096	9 221	10 609	15,1	1,7
STRASBOURG	1 346	910	980	752	700	-6,9	-15,1
TOULOUSE	29 986	45 268	49 983	48 105	47 429	5,2	12,1
VATRY*		1 017	1 780	6 163	8 730	41,7	///
SOUS-TOTAL	159 629	193 026	207 114	200 305	203 846	1,8	6,3
PARIS (CDG + ORLY)	1 359 180	1 517 831	1 460 900	1 510 200	1 589 260	5,2	4,0
TOTAL	1 518 809	1 710 857	1 668 014	1 710 505	1 793 106	4,8	4,2

* Début de l'activité en avril 2000

Source (Annexes 5 et 6) : UCCEGA, Résultats d'activité des aéroports français 2003

ANNEXE 6 :
***Trafic de passagers des principaux aéroports de la France
métropolitaine***

AEROPORTS	Passagers payants et non payants des avions commerciaux (Passagers locaux + passagers en transit direct comptés une fois)					Taux moyen annuel de variation (%)	
	1999	2000	2001	2002	2003	03/02	03/99
AJACCIO	1 401 553	1 072 532	1 102 348	1 067 072	1 066 399	-0,1	0,6
AVIGNON	132 174	124 542	125 763	92 594	80 228	-13,4	-11,7
BASTIA	817 117	841 921	877 438	831 810	844 540	1,5	0,8
BEAUVAIS	388 836	387 962	423 520	677 857	969 445	43,0	25,7
BIARRITZ	755 505	780 019	790 631	778 767	799 914	2,7	1,4
BORDEAUX	2 918 322	3 066 751	3 077 658	2 932 779	2 823 846	-3,7	-0,8
BREST	719 014	748 060	719 774	739 843	704 237	-4,8	-0,5
CAEN	101 237	100 773	100 198	138 529	100 022	-27,8	-0,3
CALVI	259 616	256 251	262 087	264 382	254 564	-3,7	-0,5
CARCASSONNE	119 214	135 475	215 313	187 830	252 048	34,2	20,6
CHAMBERY	109 262	114 144	121 958	141 502	137 169	-3,1	5,9
CLERMONT-FD	872 927	940 108	863 975	1 090 417	955 997	-12,3	2,3
FIGARI	287 128	297 966	251 045	296 868	298 348	0,5	1,0
GRENOBLE ST GEOIRS	258 008	259 028	224 145	265 465	178 516	-32,8	-8,8
LE HAVRE	139 575	118 572	60 409	50 450	65 166	29,2	-17,3
LILLE	978 908	990 598	970 391	923 148	873 600	-5,4	-2,8
LIMOGES	139 668	133 165	132 504	158 566	187 491	18,2	7,6
LORIENT	220 461	214 672	216 950	214 485	207 537	-3,2	-1,5
LYON (Bron + St Exupéry)	5 509 458	6 026 862	6 115 814	5 787 437	5 953 780	2,9	2,0
MARSEILLE	6 016 884	6 458 429	5 932 029	5 457 443	5 364 763	-1,7	-2,8
METZ-NANCY- LORRAINE	322 501	352 626	331 266	302 849	294 731	-2,7	-2,2
MONTPELLIER	1 636 787	1 750 029	1 546 213	1 565 755	1 568 382	0,2	-1,1
NANTES	1 862 351	1 992 909	1 981 438	1 876 903	1 905 855	1,5	0,6
NICE	8 661 183	9 392 495	8 997 193	9 179 158	9 141 525	-0,6	1,4
NIMES	297 150	277 521	319 378	231 122	134 444	-41,8	-18,0
PAU	616 765	613 333	600 084	585 410	682 741	16,6	2,6
PERPIGNAN	492 867	528 289	433 002	647 561	470 073	-27,4	-1,2
QUIMPER	154 712	153 247	145 885	135 647	135 435	-0,2	-3,3
RENNES	384 716	421 580	399 373	376 472	378 699	0,6	-0,4
SAINT-ETIENNE	167 185	130 060	126 968	112 300	115 394	2,8	-8,9
STRASBOURG	2 251 958	2 032 313	2 114 592	2 018 442	2 065 324	2,3	-2,1
TARBES- LOURDES	461 897	440 417	418 621	444 284	378 923	-14,7	-4,8
TOULON	736 108	705 517	557 371	739 557	554 760	-25,0	-6,8
TOULOUSE	5 068 160	5 350 404	5 244 402	5 337 707	5 304 833	-0,6	1,1
SOUS-TOTAL	45 861 013	48 249 622	46 664 554	46 655 021	46 371 943	-0,6	0,3
PARIS (CDG + Orly)**	68 946 087	73 642 665	71 025 265	71 531 338	70 677 473	-1,2	0,6
TOTAL**	114 807 100	121 892 287	117 689 819	118 186 359	117 049 416	-1,0	0,5

** Les passagers des avions d'affaires ne sont pas comptabilisés

POUR EN SAVOIR PLUS

RAPPORTS

- François-PONCET (J) et LE GRAND (JF), « *Les dessertes aériennes régionales sont-elles menacées ?* » Sénat - Rapport d'information 327 (2000-2001)
- OBSERVATOIRE DES NUISANCES AERIENNES « *Un troisième aéroport dans le bassin parisien ? les choix possibles pour le gouvernement* », rapport réactualisé le 11 avril 2003
- « *Le développement des aéroports régionaux et la mesure de leur impact économique* », Université de Liège, Bruxelles, 2003

ARTICLES DE PRESSE

- « Les Sem prêtes au décollage sur les aéroports régionaux », *Sem Mag*, n°20 juillet 2003
- « Aéroports ; le projet de décentralisation du gouvernement », *Rail et Transports*, 28 mai 2003
- « Les petits aéroports veulent garder RYANAIR », *le Figaro*, 1^{er} septembre 2003
- « L'Etat autorise la poursuite du projet d'aéroport pour le Grand Ouest », *Les Echos*, 14 octobre 2003
- « Création d'un réseau français de 23 aéroports de proximité », *Les Echos*, 17 octobre 2003
- « Le nouvel envol de l'aéroport de Limoges » *L'Echo de la Haute-Vienne*, 25 octobre 2003
- « RYANAIR et l'aéroport de Charleroi contraints par Bruxelles à revoir leurs accords » *Le Monde*, 4 février 2004
- « Limoges soulagé par la décision RYANAIR », *Le Populaire du Centre*, 4 février 2004
- « RYANAIR dénonce l'interdiction des subventions par Bruxelles mais ne quittera pas Charleroi », *Le Monde*, 5 février 2004
- « Bruxelles continuera à aider les low cost du ciel », *Le Monde*, 11 février 2004

RAPPORTS DES CONSEILS ECONOMIQUES ET SOCIAUX

- Jacky LEBRUN, « *Aéroports de proximité et aménagement du territoire* » Conseil Economique et social, 2002
- Jean GUIARD « *La problématique de l'implantation d'un aéroport international en région Centre* », Conseil Economique et Social du Centre, 1996.
- Jean GUIARD, « *La problématique d'un nouvel aéroport international en région Centre* » - (Actualisation du rapport 1996). 2000

SITES INTERNET

www.aeroportlimoges.com
www.chateauroux-airport.com
www.environnement.gouv.fr
www.nuisances-aerienes.com
www.reseaux-de-villes.org