Point de situation, prospective et préconisations pour l'avenir de l'aéroport de Poitiers-Biard

GRAND POITIERS

communauté urbaine

Une mission exploratoire

Des élus désignés par le conseil communautaire, en date du 12 mars 2021, pour réfléchir à un projet d'évolution d'usages et d'activités de l'aéroport et de son site

Une réflexion partagée en transparence avec le SMAPB et les acteurs économiques pour impulser une dynamique territoriale

Les 6 fondamentaux de la démarche

- S'informer, objectiver, **anticiper**, préparer la décision
- Utilisation rationnelle des **fonds publics**
- **Sobriété écologique**
- Prise en compte des **attentes et besoins du territoire**, notamment **sanitaires**
- **Innovation** dans les usages et le recours aux technologies liées à la transition écologique et à **l'aviation de demain**
- Maintien des **emplois** actuels et **diversification des activités**, en vue d'augmenter le nombre d'emplois futurs

Le recours à des expertises et témoignages :

- Panorama d'expériences similaires - **Mission Darwin Métamorphose**
- Evaluation des retombées socio-économiques et environnementales du modèle actuel - **Mission Vertigolab**
- Enquête de notoriété et d'usage sur notre territoire - **Mission Tryom**
- **Témoignages d'experts :**
  DGAC, RISE, Green Aérolease, Voltaéro, FFA, équipe ADP, aéroclubs…
- **Des visites de sites :** Base 217 de Bretigny-sur-Orge, Aérodrome de Toussus-le-Noble avec le MEDEF et la CCIV…
- **Des expertises et modèles d'aéroports en transition**

Un point de contexte national

GRAND POITIERS

communauté urbaine

La viabilité économique des aéroports français en question

- **337 aérodromes** ouverts à la circulation aérienne publique
- **10 aéroports** métropolitains de plus de 3M de passagers
- **120 aéroports**
  dont 40 ne dépassent pas le seuil des 200.000 passagers

Seuils de rentabilité d'un aéroport

1 M de passagers pour garantir le grand équilibre
financier (couverture totale des charges)

500.000 passagers pour atteindre le moyen équilibre
(dépenses courantes et frais financiers)

En deçà, les aéroports sont structurellement déficitaires
Entre 90.000 et 100.000 passagers (hors transit) pour Poitiers-Biard

Des modèles fragiles car non viables sans les contributions publiques

Le financement des aéroports et des compagnies aériennes sur fonds publics ne peut être qu'exception et non la règle

=> les lignes directrices de la Commission européenne autorisent **une période transitoire de 10 ans à compter de 2014**, au terme de laquelle les aéroports de plus de 200.000 passagers ne doivent plus bénéficier d'aides au fonctionnement et doivent financer leurs activités sur fonds propres

Un modèle à réinventer…

Source : Rapport Jacques Pavaux
« Quel est le vrai bilan socio-économique des aéroports français? »

Le contexte : le modèle aérien actuel en question

Une lente reprise du trafic aérien stoppée nette par la crise énergétique

- En 2021, les plateformes aéroportuaires françaises ont accueilli 70 M de passagers, soit **39%** de ce qu'elles accueillaient en 2019
- **En avril 2022, le trafic aérien** atteint à peine **75 % de son niveau 2019**
- **Un contexte social très tendu pour les compagnies aériennes** (difficultés de recrutements, revendications salariales, annulations de vols en masse…)
- **La crise énergétique** dégrade les comptes d'exploitation : **le kérosène représente 25% à 45 % du coût d'un vol** .
  Elle intervient alors même que vient le temps du remboursement des PGE.
- **Un déficit cumulé de 3 Milliards d'euros** par les aéroports et leurs exploitants depuis la crise COVID
- Face à une reprise très lente du trafic post Covid, **les petits aéroports doivent continuer à financer les missions de sécurité et de sureté** (déficit évalué à 700 M€ depuis la crise COVID, faute de passagers), tout en faisant face aux revendications environnementales des riverains et des autorités. (Source : revue de presse entre 2019 et 2022)

Un secteur aérien qui doit faire face aux défis du changement climatique et à la crise énergétique

L'urgence climatique impose l'évolution profonde du secteur aérien

Un secteur à fort impact environnemental

2,8% des émissions mondiales de CO2 en 2021 auxquelles il faut ajouter les autres gaz à effets de serre, portant à environ **5%** la part des émissions dues au secteur aérien.

Les émissions de CO2 des aéronefs ont augmenté de **42%** entre 2005 et 2019, du seul fait de la **croissance du trafic aérien**.

Avec une croissance du trafic aérien de 5% par an, cette trajectoire est incompatible avec **les objectifs des accords de Paris** de **limiter la hausse de la température moyenne à +2°C maximum.**

L'avion est enfin **responsable de nuisances sonores**, néfastes pour la santé et de moins en moins bien supportées par les riverains.

(Source : Rapport Shift Project)

Un mode de déplacement réservé à une faible partie de la population

Seule **10% de la population mondiale** prend l'avion chaque année

1% de la population mondiale est responsable de 50% des émissions de gaz à effets de serre du secteur

Un secteur aérien qui doit faire face aux défis du changement climatique et à la crise énergétique

Une transition en cours, indispensable pour assurer la durabilité du secteur aérien

Des engagements forts sur les enjeux écologiques

Neutralité Carbone de l'aérien d'ici à 2050

Engagement de 290 compagnies internationales à atteindre progressivement la Neutralité Carbone de l'aérien d'ici à 2050, conformément à l'accord de Paris sur le climat.

Charte TARGET TRUE ZERO (Cop26 de Glasgow)

Intégration de **30% d'avions à nouvelle propulsion électrique ou hybride d'ici à 2030** pour les trajets court courrier dans la flotte des compagnies signataires.

(Source : Green Aerolease)

Bio carburants

Une solution déjà en œuvre mais 3 fois plus chère que le kérosène, induisant un prix du billet : +40%.

Ecologie : doit-on cultiver pour se nourrir, ou pour faire voler des avions ?

Electrique / hybride

Nombreux démonstrateurs (de 4 à 19 places) ayant déjà volé, réduction de 60 à 80 % des émissions de CO2, mise sur le marché rapide (2025)

Hydrogène

solution au-delà de 2035 nécessitant une rupture technologique encore non mature. A priori réservé à de gros avions.

Une transition en cours, indispensable pour assurer la durabilité du secteur aérien

Un marché de l'aérien en pleine mutation

Un impératif de sobriété accélérant l'innovation technologique

De gros investissements autour de la mobilité régionale avec des petits et moyens modules hybrides et électriques

- 54 constructeurs recensés dans le monde
- Des avancées technologiques majeures
- L'avion électrique existe déjà

Constructeur	Modèle	Propulsion	Utilisation	Places	Début livraison	Rayon (nm)
Eviation (USA)	Alice	**Electrique**	Commuter	9+2	2023	440
Aura Aero (FRA)	ERA	**Electrique**	Commuter	19	2025/6	215
Bye Aerospace (USA)	eFlyer 2	**Electrique**	Training / Individual	2	2023	220
	eFlyer 800	**Electrique**	Taxi	8-9	2026	500
Heart Aerospace (SWE)	ES-19	**Electrique**	Commuter	19	2026	215
Joby Aviation	VTOL	**Electrique**	Taxi	4+1	2024	130
Pipistrel (SLO)	Velis Electro	**Electrique**	Training / Individual	2	disponible	107
Tecnam (ITA)	P-Volt	**Electrique**	Commuter	9+2	2026	100
Dante Aeronautical (SPA)	DAX-19	**Electrique**	Commuter	19	2024	400
Voltaero (FRA)	Cassio 330	**Hybride Carburant-Électrique**	Taxi	4	2022	647
	Cassio 480	**Hybride Carburant-Électrique**	Taxi	6	2023	
	Cassio 600	**Hybride Carburant-Électrique**	Commuter	10	2024	
Zero Avia (UK)		**Hybride Hydrogène-Electrique**	Commuter	10-76	2024-6	1000
Daher (FRA)	EcoPulse	**Hybride Carburant-Électrique**			2025	
Ampaire (USA)	Eco Otter SX	**Hybride Carburant-Électrique**	Commuter	2+19	ns	400
	Tailwind	**Electrique**	Commuter	2+9	ns	
Lilium (DEU)	Lilium Jet (VTOL)	**Hybride Hydrogène-Electrique**	Commuter	6+1	2025	250
Avions Mauboussin (FRA)	Alcyon M3c	**Hybride Hydrogène-Electrique**		6+1		

Source : RISE - 2021

Un cycle très long de renouvellement des flottes (de 15 à 25 ans) qui exige de démarrer au plus tôt le processus de décarbonation de l'aérien

Des aéroports régionaux dont les modèles sont fragilisés

- **Une métropolisation des trafics passagers** : concentration du trafic international sur les dix aéroports français qui dépassent les 3 millions de passagers

- **Des contraintes budgétaires publiques et privées** qui affectent le fonctionnement des aéroports de proximité

- **Une activité aéroportuaire concurrencée** par le développement des **réseaux rapides routiers et ferrés**

- **Une évaluation des bénéfices attendus des investissements aéroportuaires à objectiver**, en intégrant l'ensemble des coûts des aéroports pour les collectivités

- **Une densité du maillage national** qui conduit à **un recouvrement des zones d'attraction** des aéroports régionaux et qui impose **une nécessaire spécialisation des petites plateformes**

Selon le **rapport de la DGAC sur le maillage aéroportuaire national** (février 2017)

Contexte local

GRAND POITIERS

communauté urbaine

Une fragilité qui n'épargne pas l'aéroport de Poitiers-Biard

Un effondrement du trafic en contexte COVID et une reprise peu significative malgré l'allègement des contraintes sanitaires

Années	Passagers (hors transit)	Total Passagers
2017	**94 937**	117 317
2018	**88 923**	113 839
2019	**92 579**	114 134
2020	**21 047**	27 411
2021	**19 610**	26 240

41.779 passagers de mai 2021 à mai 2022 (hors transit)

Avant la période Covid, une stagnation du trafic passagers à moins de 100.000 passagers (hors transit) et des **objectifs de fréquentation jamais atteints** par les délégataires-exploitants

Ligne de Lyon : une dégradation du service rendu

Moins de fréquences de vols

- Impossibilité aujourd'hui de faire l'AR Poitiers / Lyon dans la journée
- 5 AR/semaine au lieu de 11 AR/semaine contractualisés dans la DSP
- Une ligne sous Obligation de Service Public (OSP) **qui profite davantage à La Rochelle** : 60% de Rochelais et 40% de Poitevins sur les 12 derniers mois

Une trop forte dépendance à l'égard des compagnies « low cost »

- **RyanAir** comme principale compagnie et des objectifs de diversification durable jamais atteints.
- Une incertitude sur le comportement de la clientèle britannique suite au Brexit : 22 771 passagers sur les 12 derniers mois, 54 012 passagers en 2018

Une fragilité qui n'épargne pas l'aéroport de Poitiers-Biard

Un modèle qui exige une forte mobilisation des fonds publics

Sur Budget Primitif 2022 du SMAPB

Aide aux lignes

- OSP La Rochelle-Poitiers-Lyon **575 K€**
- Lignes commerciales (Ryanair) **975 K€**

Compensation d'exploitation **450 K€**

Subvention d'investissement **840 K€**

Coût pour le SMAPB

selon trafic actuel (hors transit):
68 € par passager (soit 136 € pour un voyage AR)

selon trafic habituel (hors COVID, hors transit) :
31 € par passager (soit 62 € pour un voyage AR)

Aides publiques : 3.219.000 euros

(Etat, Région, Département, Grand Poitiers)

selon trafic actuel (hors transit) :
77 € par passager (soit 154 € pour un voyage AR)

selon trafic habituel (hors COVID, hors transit) :
36 € par passager (soit 72 € pour un voyage AR)
(Par comparaison, 3€/passager de contribution publique pour le transport en commun)

Un modèle fragile dont nous ne maîtrisons pas la pérennité : renouvellement OSP, compagnies aériennes, réglementation…

D'autres modèles de développement existent déjà : Dijon, Dinard, Toussus-le-Noble, Bretigny-sur-Orge, Jonzac …

GRAND POITIERS
communauté urbaine

Une fragilité qui n’épargne pas l’aéroport de Poitiers-Biard

La vulnérabilité de la compagnie CHALAIR

Une situation financière structurellement déficitaire

	2017	2018	2019	2020
Résultat net en euros	- 26 404	- 847 834	- 6 243	- 719 639

Une réduction du capital social à trois reprises (2019, 2020 et 2021)
Diminution des capitaux propres de la société en raison des pertes cumulées sur plusieurs exercices

Une compensation financière exceptionnelle de 700 K€ en 2021 (dont 170 K€ à la charge du SMAPB)

Le recours à des PGE pendant la période COVID, qui devront être remboursés.

Des incertitudes sur la poursuite de la ligne sous OSP La Rochelle-Poitiers-Lyon au-delà de 2023

Enquête clientèle et notoriété

Tryom

GRAND POITIERS

communauté urbaine

Enquête clientèle et notoriété de l'aéroport de Poitiers-Biard

Un échantillon représentatif de la population : 1 002 habitants de Grand Poitiers interrogés

Enquête effectuée intégralement par téléphone, du 18 février au 3 mars 2022

Activité

CSP+ 28,9%

(artisan, commerçant, chef d'entreprise, cadre, prof° libérale, prof° intermédiaire)

CSP- 35,4%

(employés, ouvriers)

Retraités 19,1%

Autres 16,6%

(étudiants, au foyer, recherche d'emploi)

Age

18-35	36-55	56+
34,6%	36,4%	29,1%

Genre

Homme 41,2%

Femme 58,8%

GRAND POITIERS

communauté urbaine

Comportements et usages

Les Poitevins ne sont pas des voyageurs aériens très fréquents, des choix qui s'expliquent par la concurrence des autres modes de transport

- Sur les 10 dernières années : **+70%** ont pris l'avion **moins d'une fois par an**, dont **38% qui n'utilisent jamais ce mode**.

  (par comparaison : aéroport de Montpellier : **54% des usagers** ont pris l'avion au moins une fois par an sur les 10 dernières années)
- **Les loisirs et vacances** constituent le motif essentiel des déplacements en avion (**60 %** de ceux qui prennent l'avion au moins une fois par an).
- Les **déplacements professionnels** comptent pour **11%** des motifs

Une concurrence avec les autres modes de transport

- 40% des interrogés qui ne prennent jamais l'avion expliquent leur choix par un accès facile aux autres modes de transports.
- 8% des personnes interrogés motivent leur choix de ne pas prendre l'avion par des motifs de préoccupations environnementales

Comportements et usages

Prendre l'avion au départ de Poitiers-Biard reste exceptionnel

Sur les 5 dernières années :

- Seulement **5%** des personnes interrogées, soit **50 personnes** sur 1002 personnes interrogées, partent de Poitiers-Biard **au moins une fois/an**
- Autrement dit, **95% de la population n'utilise pas l'aéroport de Poitiers-Biard** pour ses déplacements en mode avion.
- **28,3% des personnes interrogées pensent que l'aéroport est utile pour le territoire**
- **44% ne sont pas en capacité de citer une destination au départ de Poitiers**
  La connaissance de l'offre se limite à sa destination vers Londres, et seulement 18% des interrogés savent qu'il existe un vol pour Lyon (et seulement 1% de notoriété pour la compagnie Chalair)

Comportements et usages

Une image mitigée de l’aéroport de Poitiers-Biard et de son utilité

Les habitants de Grand Poitiers ont une **image assez mitigée** de leur aéroport, avec **autant de personnes** qui lui attribuent spontanément un adjectif à connotation positive qu’un adjectif négatif.

Comparatifs Montpellier : Positif : 74% / Négatif : 21% / Neutre : 5%

50%

Une méconnaissance des subventions versées

Près de **la moitié des interrogés** ignore que l’aéroport fonctionne avec des contributions, entre autres, du Département et de Grand Poitiers. La connaissance de l’existence de subventions est plus élevée chez les voyageurs qui utilisent l’aéroport au moins une fois par an (57%)

La contribution publique pourrait être revue à la baisse puisque **plus de la moitié des interrogés estime que son montant est trop élevé, voire anormal.**

41,5% des interrogés considère que **les subventions pourraient être affectées à d’autres usages** (transports urbains, ferroviaires, routiers et modes doux, actions sociales, logement et environnement).

50%

Comportements et usages

Les aéroports parisiens et les grands aéroports régionaux plébiscités

Les voyageurs par avion (qui ont déjà pris l’avion au moins une fois sur les 10 dernières années) sélectionnent prioritairement les aéroports de Paris (CdG et Orly) et les 2 grands aéroports régionaux (Bordeaux et Nantes).

Ainsi, Poitiers se positionne **au 5ème rang** des aéroports généralement choisis pour effectuer son voyage, après Roissy (50%) et les aéroports d’Orly, Bordeaux et Nantes qui captent chacun plus de 20% des voyageurs habituels.

16% seulement des habitants de Grand Poitiers se souviennent être déjà partis de l’aéroport de Poitiers-Biard.

La proximité reste un motif accessoire (19% des motifs)

71% des déplacements professionnels se font depuis l’aéroport de Roissy-Charles de Gaulle

Attentes et perspectives émises par les personnes enquêtées

Vers une évolution des pratiques

En matière de mobilité…

Près de **¾ des habitants** de Grand Poitiers accepteraient, pour leurs déplacements en France, **de voyager en train plutôt qu'en avion** (tout à fait ou éventuellement)

Cette idée est même **tout à fait** partagée par près de la moitié des interrogés

54% des interrogés se déclarent prêts à prendre l'avion au départ d'un autre aéroport de proximité (Tours, Bordeaux, Nantes…)

Ce taux est encore plus élevé chez les personnes qui prennent déjà l'avion (65%). Ils sont 48% à accepter l'idée de prendre un avion au départ de Paris.

Et sur l'effort financier :

56% des interrogés se déclarent prêts à **faire un effort financier** et à supporter un billet d'avion au **tarif non (moins) subventionné**, mais sur la base d'une participation partielle (25€ supplémentaire)

Attentes et perspectives

Des vols liés au transport sanitaire et à la sécurité

La plateforme aéroportuaire doit prioritairement **concentrer son offre de services sur les vols sanitaires (86,6% d'avis indispensables), les vols liés à la sécurité civile et militaire (76%)** et dans une moindre mesure pour l'activité des aéroclubs (47,4%)

Une nécessaire pédagogie pour les vols à la demande

Les vols à la demande (avions taxi) ne constituent pas un service souhaité en tant que tel : 54% de réponses négatives.

Toutefois ce résultat doit être considéré avec nuance du fait de l'aspect novateur de l'offre probablement peu ou mal appréhendée par les usagers

Les vols commerciaux

53,8% des personnes interrogées considèrent la présence de vols commerciaux réguliers comme des **services pas vraiment nécessaires, voire inutiles et au mieux comme une éventualité** (52,3% pour les vols commerciaux low cost)

Pour ceux qui considèrent que la présence de vols commerciaux est inutile, 22% motivent leur réponse pour **des raisons de nuisances**

Un attachement des poitevins à l'équipement

La moitié des répondants apprécie l'aéroport, en raison de sa proximité, de sa taille humaine et de sa facilité d'utilisation

Evaluation de l’impact socio-économique et environnemental de l’aéroport de Poitiers-Biard et expertise de modèles aéroportuaires vertueux

VERTIGOLAB
ECONOMIE & ENVIRONNEMENT

GRAND POITIERS
communauté urbaine

Synthèse des données socio-économiques et environnementales

60 emplois directs (ETP) liés à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire

Une activité touristique de la Vienne faiblement dépendante de l'aéroport

2% des dépenses touristiques associées à l'aéroport
(source : Comité Régional du Tourisme - 2019)

Le bilan carbone de l'aéroport
En prenant en compte le transport des passagers, les émissions de gaz à effet de serre sont **33 fois supérieures** aux émissions de gaz mesurées pour les seules activités au sol

183 emplois (ETP) dans la Vienne

- 67 emplois pour les activités aéroportuaires
- 116 emplois pour l'activité touristique

En terme d'emplois, l'aéroport contribue à hauteur de **0,11% à l'économie du département**

Une dépendance très modeste de l'économie locale vis-à-vis de l'infrastructure aéroportuaire

Par comparaison, **22811 emplois industriels** (14%) et **67747 emplois dans le commerce, les transports et les services divers** (40%) dans la Vienne

L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre liées au transport de passagers permet d'intégrer **une partie des émissions de scope 3** de l'aéroport de Poitiers.

(source : *https://www.hellocarbo.com/*)

Diagnostic ENVIRONNEMENTAL

Comme pour l'étude de retombées socio-économiques, le périmètre temporel couvre **l'année 2019.**

Des **émissions de gaz à effet de serre** expliquées par le transport de passagers **33 fois supérieures aux émissions mesurées à travers l'étude des scopes 1 et 2** de l'étude ACA (112 tCO2e).

	Londres	Manchester	Lyon	Ajaccio	Total
Nombre d'avions (en 2019)	351	53	438	23	
Capacité des avions (en passagers)	189	189	72 (ou 45)	72 (ou 45)	
Emissions totales par passager (kCO2e/pax)	67,90	97,65	56,00	153,85	
Emissions totales (kCO2e)	4 504 418	978 160	1 766 016	254 776	**7 503 370**
Emissions imputables à l'aéroport de Poitiers-Biard (kCO2e)	**2 252 209**	**489 080**	**883 008**	**127 388**	**3 751 685**

Diagnostic TOURISME - retombées

Un tourisme qui dépend faiblement de l'aviation (source : Comité régional du tourisme)

Origine des touristes en Vienne	France	Etranger	Total
Nombre de séjours	1 925 992	159 910	**2 085 902**
Nombre de nuits sur place	7 111 844	594 381	**7 706 226**
Dépense moyenne / jour / pers.	73,1 €	97,7 €	**75,0 €**
Durée moyenne du séjour (en jours)	3,7	3,7	**3,7**
Proportion de touristes venant en avion	1 %	11 %	**2 %**
Montant de dépense des touristes venant en avion	5 198 758 €	6 387 813 €	**11 586 571 €**
Montant de dépense total	519 875 796 €	58 071 024 €	**577 946 820 €**
Dépenses des touristes en avion sur total activité touristique Vienne	**1 %**	**11 %**	**2 %**

Diagnostic socio-économique de l'aéroport - EMPLOI

L'aéroport contribue (directement et indirectement) à **0,11 % de l'économie du département.**

Emplois selon le secteur d'activité (en ETP) dans la Vienne	Emplois en 2019	Proportion Vienne	Proportion France
Agriculture	6 250	3,6 %	2,5 %
Industrie	22 811	13,3 %	13,3 %
Construction	10 302	6,0 %	6,7 %
Commerce, transports, services divers	67 747	39,5 %	46,7 %
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	64 365	37,5 %	30,8 %
Total	**171 475**	**100 %**	**100 %**

L'activité de l'aéroport ne représente que 2 % du tourisme de la Vienne (Comité Régional du Tourisme, 2020, Fréquentation touristique dans la Vienne)

Exemples d’initiatives inspirantes

- La **pépinière d’entreprises située sur l’aéroport de Jonzac** accueille actuellement **50 emplois.** Un entrepôt est en cours de construction (d’une surface de 2 600 m2) et devrait accueillir ces emplois.
- **L’usine d’assemblage de VoltAero** à Rochefort est située sur un emplacement de **6 770 m2 d’emprise au sol**. A horizon 2025, la société prévoie d’employer 150 personnes et de produire 150 avions par an.
- En 2019, Sabena technics a inauguré un quatrième hangar de 7 500 m2 dédié à la peinture sur son site de Cornebarrieu près de Toulouse : un investissement de plus de **20 M€, environ 1,5 fois plus cher qu’un hangar de maintenance** simple.
- L’aéroport de **Niort assure une activité d’aviation générale** (accueil de vols sanitaires, aviation d’affaires, vols charters, accueil et entraînement de pilotes, etc.). Son **budget est de 370 000 €** (5 emplois de la Mairie). A terme, la structure envisage d’embaucher **une ou deux personnes de plus et passer à un budget de 600 000 €.**
- Spécialisé dans le fret et la maintenance, **l’aéroport de Châteauroux** a construit un **hangar de maintenance capable d’accueillir des avions de type A380 pour un coût de 25 M€.** L’entreprise accueillie, Vallair, versera un **loyer entre 800 et 900 k€ par an pour occuper ce hangar.**

Elaboration de scénarios d'évolution de la plateforme – CREATION D'EMPLOI / COÛTS

6 scénarios d'évolution de l'aéroport à horizon 2030 élaborés :

Scénarios étudiés	Pas de nouvelle activité économique	Installation de nouvelles activités (fonctions supports et activités de bureau)	Installation de nouvelles activités ET d'une activité industrielle
Arrêt de l'activité commerciale régulière	Arrêt de l'activité commerciale et maintien de l'aviation générale	Arrêt de l'activité commerciale régulière + nouvelles activités	Arrêt de l'activité commerciale régulière + industrie et nouvelles activités
Maintien de l'activité commerciale régulière	Scénario tendanciel	Maintien de l'activité commerciale régulière + nouvelles activités	Maintien de l'activité commerciale régulière + industrie et nouvelles activités

Elaboration de scénarios d'évolution de la plateforme – CREATION D'EMPLOI / COÛTS

Hypothèses relatives à l'élaboration des scénarios d'évolution de l'aéroport à horizon 2030 :

En cas du maintien de l'activité commerciale :

- Suivant les objectifs du délégataire, reprise du trafic à horizon 2024 (**87 067 passagers en 2024**) puis taux d'évolution du nombre de passagers correspondant aux attentes du délégataire (**97 624 passagers – hors transit et déroutements – en 2030**)
- **Maintien des financements SMAPB à 2 M€** (hors dépenses d'investissement, considérées comme nulles)

En cas d'arrêt de l'activité commerciale à fin 2023 :

- Fonctionnement en régie à partir de 2024, **maintien de 5 agents du SMAPB** dédiés à la gestion de l'infrastructure (**en plus des 12 agents de contrôle**) et budget alloué à l'aéroport de 500 k€ par an
- Maintien des **vols d'affaires, sanitaires et des activités de maintenance, d'aéro-club et des associations environnementales**
- Les retombées liées aux dépenses touristiques ont été considérées comme nulles alors que l'aviation d'affaires génère des retombées importantes (relativement au nombre de passagers) et qu'il reste possible d'organiser des vols charters

Hypothèses relatives à l'installation d'activités économiques et création d'emplois :

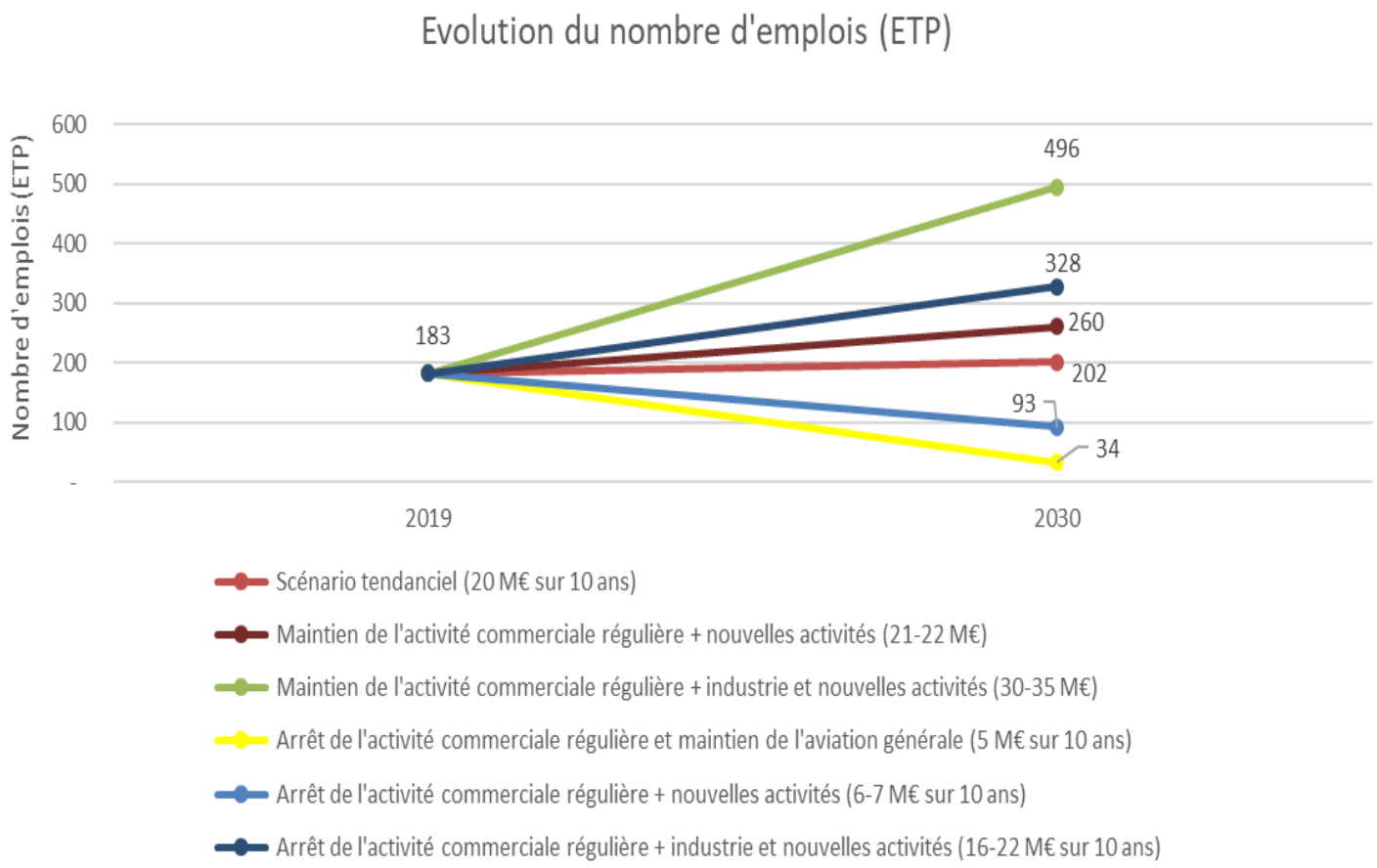
Nombre d'emplois (en ETP)	Nouvelles activités (activités de service en lien avec l'aéronautique : édition de logiciel, fonctions support, etc.)	Activités industrielles
2030	50	150

Elaboration de scénarios d'évolution de la plateforme – CREATION D'EMPLOI / COÛTS

Dépenses du SMAPB associées aux scénarios élaborés :

Scénarios étudiés	Pas de nouvelle activité économique	Installation de nouvelles activités (fonctions supports et activités de bureau)	Installation de nouvelles activités ET d'une activité industrielle
Arrêt de l'activité commerciale régulière	5 M€	6-7 M€	16-22 M€
Maintien de l'activité commerciale régulière	20 M€	21-22 M€	30-35 M€

Elaboration de scénarios d'évolution de la plateforme



Des projections qui démontrent un réel potentiel d'emplois, selon les hypothèses retenues

Retombées à horizon 2030	Ratio ETP / M€ dépenses du SMAPB	Environnementales
Scénario tendanciel	10,1	--
Maintien de l'activité commerciale régulière + nouvelles activités	12,1	--
Maintien de l'activité commerciale régulière + industrie et nouvelles activités	15,3	--
Arrêt de l'activité commerciale régulière et maintien de l'aviation générale	6,8	++
Arrêt de l'activité commerciale régulière + nouvelles activités	14,3	++
Arrêt de l'activité commerciale régulière + industrie et nouvelles activités	17,3	++

GRAND POITIERS
communauté urbaine

Préconisations

GRAND POITIERS

communauté urbaine

Les Préconisations

Objectif 1 : Faire évoluer le modèle d'exploitation actuel vers un aéroport plus sobre et innovant dans ses usages

Un redéploiement de la plateforme pour des activités aériennes civiles, utiles et adaptées au territoire :
Formation, transport à la demande et aviation d'affaires à la carte, liaisons point à point avec des avions plus petits et décarbonés, loisirs, transports de greffons, évacuations sanitaires et secours, services aériens humanitaires.

Les vols sanitaires : 120 mouvements à l'année
Le CHU de Poitiers utilise l'aéroport pour son activité de prélèvement multi-organes (cœur/poumons et foie/pancréas). Les distances à parcourir et les contraintes de durée de conservation très limitée des organes (4h pour le cœur) nécessitent un transport aérien.
Le maintien des vols sanitaires et de transport de greffons constitue un enjeu majeur pour le CHU, pour garantir sa position de centre de référence.
=> MAINTENIR L'OPÉRABILITÉ DE LA PLATEFORME

L'aéroport de Périgueux-Bassillac a cessé toute activité commerciale depuis 2018 et s'est recentré sur les vols loisirs

L'aéroport de Dinard-Bretagne privilégie l'aviation privée, les baptêmes de l'air, les vols initiation et de découverte

L'aéroport de Dijon-Bourgogne accueille principalement des vols d'affaires et des vols sanitaires en relation avec le CHU de Dijon et les autres centres hospitaliers de la région Bourgogne Franche Comté.
Il accueille également des vols militaires, vols de formation et des vols loisirs liés à l'activité de ses bases et des aéroclubs de la région

L'aéroport de Châteauroux-Centre est consacré au fret aérien, à la maintenance, à l'entraînement des pilotes aux procédures d'atterrissage et de décollage, aux voyages avec agences et aux vols à la demande

Pour un modèle aéroportuaire viable économiquement et engagé dans la transition écologique

Les Préconisations

Objectif 2 : Développer les vols à la demande et recentrer l'activité aéroportuaire sur les déplacements inter-régions

L'aérodrome de Niort-Marais poitevin n'accueille plus de ligne régulière et privilégie l'avion taxi, le transport régional, les vols affaires et l'aviation légère.
35.000 mouvements à l'année

Des vols privés en augmentation
Aviation générale en fort développement: 25.332 mouvements, soit +52% vs 2020

Un recentrage de l'activité aéroportuaire sur les liaisons délaissées par le train

De réelles opportunités à saisir pour le transport aérien régional moins carboné
plus de 500 compagnies aériennes régionales en Europe !

La généralisation de l'avion « à la demande » sur les plateformes régionales

- une opportunité pour le désenclavement des territoires, une alternative à la voiture et complémentaire au train
- avec des avions plus économes, assurant des liaisons directes, de point à point pour un bilan carbone réduit
- demain, des décollages en tout électrique pour préserver les riverains et l'environnement
- **A terme, des coûts d'exploitation plus faibles que la solution thermique rendant l'aviation accessible à tous !**

Une conviction partagée par le délégataire-exploitant SEALAR (article de presse NR du 15 juin 2022)
« Même avec l'aviation de demain, Poitiers-Biard a une carte à jouer… l'avenir sera donc aux plus petits vols, des vols de cabotage, avec des petits avions »

Les Préconisations

Objectif 3: Diversifier les activités accueillies sur l'aéroport

- **Faire de l'aéroport de Poitiers-Biard un laboratoire expérimental de l'aviation de demain**
- **Attirer des activités nouvelles, pourvoyeuses d'emplois. Favoriser l'implantation**
- **Identifier** avec le SMAPB et le délégataire **le potentiel foncier et immobilier** mobilisable pour l'accueil d'activités (Locaux Rotonde, Hangar Nord par exemple)
- **Garantir le maintien des emplois existants et favoriser l'émergence de nouveaux gisements par une diversification des activités**
- **Capitaliser sur les compétences R&D du territoire : ISAE-ENSMA, Laboratoire CNRS - Pprime…**
- **Mise en relation des acteurs de l'innovation avec les constructeurs français et inciter à la coopération en matière de R&D**
- **Favoriser l'incubation de Start up, en lien avec la Technopole Grand Poitiers**

  Spécialisée dans l'optimisation de réseaux et d'exploitation des futurs avions électriques, **la société RISE vient d'entrer en incubation à la Technopole Grand Poitiers**

La Base aérienne 217 de Bretigny-sur-Orge

Un projet urbain mixte et à forte valeur ajoutée économique (pôle innovation tertiaire lié aux biotech et drone civil, centre de production cinématographique, activités agricoles et productives

L'aérodrome de Jonzac-Neulles a développé une plateforme d'innovation sur l'aéromobilité de demain et dispose d'infrastructures d'accueil pour les entreprises, en lien avec Airbus Développement

L'aéroport d'Avignon a développé un pôle aéronautique et offre des bureaux, hangars et entrepôts. 57 entreprises – 580 emplois

L'aéroport d'Angoulême-Cognac dispose d'un centre de formation des pilotes en hélicoptère avec Héli-Union. Airbus Flight Academy opère des vols de nuit pour la formation des pilotes

Les Préconisations

Objectif 4 : Promouvoir l'utilisation de l'avion électrique

54 constructeurs (identifiés) **d'avions électriques et hybrides dans le monde**

Des projets orientés sur les déplacements inter-régionaux

- Avions de 4 à 10 places, dimensionnés pour l'aviation d'affaires, mais demain également pour les vols privés et familles à tarif concurrentiel, avec un rayon d'action entre 300 et 1 000 km
- Possibilité de transporter des marchandises (ex : masques, vaccins…) et d'assurer le transport rapide de personnes (évacuations sanitaires, vols sanitaires et aides humanitaires…)

=> Une homologation de certains appareils à partir de 2024/ 2025

Développer la formation initiale des pilotes sur avion électrique

L'aérodrome de Toussus-le-Noble est l'unique aérodrome d'aviation générale de l'ouest francilien. Il occupe une place majeure dans le paysage de la formation de pilotes en France (80% de son activité) et axe son développement sur la propulsion hybride et l'avion électrique

Les prochaines étapes

Des préconisations à approfondir et concrétiser <u>au sein des instances du SMAPB</u>,
en lien avec les acteurs économiques,
à l'écoute des experts de l'aérien et de son évolution.

Identifier avec le SMAPB et le délégataire exploitant **le potentiel foncier et immobilier mobilisable** pour la diversification des activités et **la création d'emplois**

Préparer le renouvellement de la ligne sous OSP La Rochelle-Poitiers-Lyon (échéance Oct 2023)

- **Evaluer la pertinence d'une reconduction de la ligne sous sa forme actuelle (coûts/avantages)**
- **Proposer des alternatives possibles**, en réponse aux besoins et attentes du territoire
- Répondre à l'OSP avec un modèle d'avion plus petit et plus écologique

Informer sur la transition du modèle aérien et de ses usages
Sensibiliser le grand public sur les mobilités de demain, y compris aériennes, en lien avec les enjeux climatiques,
Inscription de Grand Poitiers dans les réseaux nationaux de l'innovation aéronautique.

Rechercher l'implantation
de constructeurs, entreprises et startups innovantes du secteur

Compléter le recensement des besoins du territoire en matière de vols à la demande et vols sanitaires

Réaliser une étude de marché afin de révéler les besoins, et faire émerger une offre d'avion basée à Poitiers-Biard