

SAISINE



CONTRIBUTION A  
L'ÉVALUATION DE LA  
POLITIQUE DE SOUTIEN AUX  
PLATEFORMES  
AÉROPORTUAIRES DANS LE  
GRAND EST

---

Adopté en séance plénière  
du 7 novembre 2024

AVIS DU CESER

---

Le Conseil économique, social et environnemental régional Grand Est a voté le présent avis à l'unanimité des suffrages exprimés avec 2 abstentions.

Avis présenté par le groupe de travail mixte Évaluation-Mobilités :

Eric BALAUD  
Philippe BELLO  
Loukas BENARD  
Maurice BERSOT  
Laurent BERTRAND  
Marie BRETON  
Stéphane BUSOLINI  
Carole CHRISMENT  
Jean COLLIGNON  
Jacques CORDONNIER  
Christian DEJARDIN  
Paul FRITSCH  
Nicole GLIN  
Gisèle KANNY  
Olivier LANG  
Jean-Pierre LANGLET  
Etienne LEROI  
Ouardia LOMBARDI  
André LOTT  
Daniel LOUVION  
Corinne PERAN  
Nadia WALTER

## PRÉAMBULE

Selon les dispositions de la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration (3DS)<sup>1</sup>, le Président du Conseil régional a saisi la Chambre Régionale des Comptes (CRC) Grand Est pour la réalisation d'une évaluation de la politique de soutien aux plateformes aéroportuaires dans le Grand Est. Dans le cadre de cette évaluation, le Président du Conseil régional a, par ailleurs, sollicité la contribution du CESER Grand Est.

L'évaluation a, plus spécifiquement, pour objet d'évaluer la politique publique de soutien de la Région aux trois plateformes aéroportuaires régionales de taille intermédiaire du Grand Est (Paris-Vatry, Metz-Nancy-Lorraine et Strasbourg-Entzheim) et sur la base des réponses aux questions évaluatives, d'élaborer des scénarios d'évolution possibles des trois plateformes aéroportuaires.

Cette évaluation s'inscrit dans le cadre du soutien de la Région Grand Est aux trois plateformes aéroportuaires mentionnées ci-dessus qui s'est traduit pour la période 2016-2023 par le versement de dotations en fonctionnement comme en investissement.

Les travaux préparatoires à l'évaluation menés par la CRC Grand Est ont permis de dégager trois questions évaluatives qui rentrent en écho avec les enjeux stratégiques identifiés pour les plateformes aéroportuaires du territoire :

- Le soutien de la Région Grand Est aux plateformes aéroportuaires a-t-il contribué à un modèle économique et financier soutenable ?
- Les plateformes aéroportuaires ont-elles contribué à l'attractivité des territoires de la Région Grand Est ?
- La politique de soutien de la Région Grand Est favorise-t-elle la limitation de l'impact environnemental des plateformes aéroportuaires ?

Outre la réponse à ces trois questions évaluatives, l'évaluation comporte également un volet prospectif portant sur le devenir économique et des perspectives d'avenir des trois aéroports à horizon 2030.

Cette étude prospective s'articule également autour de trois axes qui sont :

- Existe-t-il un modèle économique et financier soutenable à moyen long terme pour les trois aéroports ?
- Comment améliorer l'impact des aéroports en termes d'attractivité pour le territoire ?
- Comment limiter à l'avenir l'impact environnemental des aéroports ?

La contribution du CESER à cette évaluation est de deux natures : une participation au comité d'accompagnement spécifiquement créé pour suivre le déroulement de l'évaluation et la production d'une contribution écrite que constitue le présent document. Celle-ci vise à mettre en lumière ce qui représente, pour l'Assemblée du CESER, les principaux points de réflexion et d'attention quant à la thématique traitée et aux questions évaluatives identifiées.

---

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

Dans sa contribution le CESER souhaite apporter l'éclairage de la société civile sur le sujet traité ; il n'entend pas répondre aux questions évaluatives, mission dévolue à la CRC dans le cadre de cette évaluation. De plus, la contribution du CESER a été rédigée à l'aune des informations collectées auprès de différentes sources ; celles-ci s'avérant parfois incomplètes et n'ayant, en conséquence, pas permis d'approfondir l'intégralité des champs appartenant aux 3 thématiques reprises ci-dessous

Le CESER a, en effet, structuré sa contribution en fonction des grandes thématiques sous-tendant les questions évaluatives et prospectives : le modèle économique et financier des aéroports, l'attractivité du territoire et l'impact environnemental.

## **CONTEXTE : UN PAYSAGE AEROPORTUAIRE PARTICULIEREMENT DENSE SUR LE PLAN NATIONAL QUI DOIT S'ADAPTER A LA CONCURRENCE EUROPEENNE ET INTERNATIONALE DU SECTEUR AERIEN**

Le paysage aéroportuaire français particulièrement dense, comparativement à la moyenne des pays de l'Union européenne<sup>2</sup>, a vu son organisation et son fonctionnement modifiés par une ouverture progressive à la concurrence intervenu à partir des années 90<sup>3</sup>.

Les aéroports intermédiaires ayant des trafics inférieurs à 3 millions de passagers, tout particulièrement ceux dont les flux sont inférieurs à 700 000 passagers, maintiennent leurs activités par le biais de subventions de fonctionnement pour atteindre l'équilibre et d'investissement pour préserver les infrastructures existantes.

Chaque aéroport, dont certains existaient avant l'ouverture à la concurrence, a opté pour une stratégie qui tend à prendre en compte ce nouveau paysage aéroportuaire et notamment l'émergence des compagnies low-cost et les liaisons « point à point ». Il convient de souligner que du côté de l'Etat il n'y a pas eu de prise de position en faveur d'une stratégie nationale visant à favoriser ou influencer sur des coopérations interrégionales entre ces différents aéroports<sup>4</sup>.

A l'échelle de la région Grand Est, ce point est d'autant plus prégnant que ces aéroports se situent dans une région transfrontalière avec à proximité une concurrence d'aéroports qui bénéficient parfois de règles fiscales plus attractives.

Il convient de souligner que ces aéroports sont entourés de 4 grands hubs de fret.

---

<sup>2</sup> Rapport Cour des comptes de juin 2023 – « Le maillage aéroportuaire français »

<sup>3</sup> Le troisième paquet : RE n ° 2407/92 – 2408/92 – 2409/92 remplacés par le règlement (CE) n ° 1008/2008

<sup>4</sup> Rapport Cour des Comptes – Juin 2023 – « Le maillage aéroportuaire français »

Dès lors comment, à l'aune de ce nouveau paysage aéroportuaire et environnement du secteur aérien, faire évoluer ces 3 plateformes aéroportuaires du Grand Est pour atteindre un modèle économique soutenable, contribuer à l'attractivité du territoire et limiter l'impact environnemental ?

## **PARTIE 1 - « LE MODELE ECONOMIQUE ET FINANCIER DES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES »**

Selon le cadrage de l'évaluation, cette question évaluative a pour objectif de mettre en lumière dans quelle mesure le soutien financier de la Région a permis aux trois aéroports de développer ou maintenir leurs différentes activités aéronautiques et extra-aéronautiques afin de tendre le plus possible vers un équilibre économique soutenable.

Selon le rapport de la Cour des Comptes sur le maillage aéroportuaire datant de juin 2023, « *Le modèle économique des aéroports régionaux intermédiaires (c'est-à-dire dont le nombre de passagers se situe entre 10 000 et 3 millions par an) est jugé instable et peu viable en raison d'une forte dépendance aux subventions publiques* » (cf. annexe 2 - carte des aéroports intermédiaires).

Cet élément de contexte repris par la CRC Grand Est dans sa note de présentation de l'évaluation de la politique de soutien aux aéroports de la Région Grand Est a questionné les membres du CESER.

De plus, comme l'indique le rapport de présentation de l'évaluation produit par la CRC Grand Est, les trois plateformes ne sont pas encore parvenues « *à trouver un modèle économique soutenable leur permettant, a minima, d'équilibrer leurs dépenses et, plus globalement, de financer une partie de leur cycle d'investissement portant sur les infrastructures et équipements aéroportuaires* ».

Pour information, le soutien de la Région Grand Est aux trois aéroports concernés par l'évaluation est repris dans le tableau synthétique ci-dessous :

Période 2016-2023	Metz-Nancy Lorraine	Paris-Vatry	Strasbourg- Entzheim	<b>Total</b>
Fonctionnement (En euros)	12 800 000	7 700 000	6 600 000	<b>27 100 000</b>
Investissement (En euros)	4 400 000	950 000	7 300 000	<b>12 650 000</b>
<b>Total</b>	<b>17 200 000</b>	<b>8 650 000</b>	<b>13 900 000</b>	<b>39 750 000</b>

Sur la base de ces éléments de contexte et des raisons expliquant la fragilité structurelle de ces aéroports (concurrence, équilibre économique d'exploitation dépendant des subventions, rapport de force en faveur des compagnies aériennes à bas coûts, contraintes réglementaires...), le CESER souhaite formuler les remarques suivantes.

La réflexion sur le soutien aux plateformes aéroportuaires doit nécessairement s'intéresser à l'attractivité économique induite par les aéroports sur les particuliers et entreprises du Grand Est sans omettre les bénéfices et les impacts en termes d'emplois y compris induits. Toutefois il convient de souligner que cela est très variable en fonction de la typologie d'activité des infrastructures aéroportuaires<sup>5</sup>.

Les dynamiques d'activité des aéroports du Grand Est doivent ainsi être mises en perspective avec les aéroports des régions voisines françaises ou étrangères, notamment celle d'aéroports internationaux comme ceux de Paris, Francfort, Luxembourg<sup>6</sup> ou de Bâle-Mulhouse qui connaissent une croissance importante de leurs flux de passagers.

Ensuite, il est essentiel de regarder quelle est la réalité des effets des aéroports de taille intermédiaire sur l'attractivité économique de la Région Grand Est. Les aéroports ne doivent en effet pas être vus au seul prisme du trafic commercial. Le réseau aéroportuaire permet aussi de répondre à des besoins variés émanant des différents utilisateurs du transport aérien (particuliers et entreprises) et des acteurs de l'industrie aéronautique française.

De fait, aux côtés des aéroports tournés essentiellement vers le trafic commercial comme les grandes plateformes parisiennes ou régionales coexistent des plateformes spécialisées dans l'aviation générale et d'affaires et dans des missions d'intérêt général, ou encore des aéroports de proximité desservant un territoire et cumulent la plupart des activités aériennes.

Les aéroports de proximité jouent parfois un rôle d'intérêt général en permettant les évacuations sanitaires, le travail aérien<sup>7</sup> et notamment la sécurité civile ainsi que le transport d'organe. Ils participent également au développement de l'industrie aéronautique en accueillant des entreprises sur des sites moins fréquentés. Bien que ce soit peu le cas, sur les 3 aéroports concernés (cf. annexe 2), certains sites aéroportuaires implantés sur le territoire français sont tout autant des plateformes industrielles et logistiques à vocation aéronautique que des plateformes dédiées au transport aérien<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> Etude « Quel est le vrai bilan socio-économique des aéroports français? » du 30 novembre 2021 par Jacques Pavaux

<sup>6</sup> [https://www.lux-airport.lu/wp-content/uploads/2023/06/LUX\\_Annual\\_Report\\_2019\\_VFN.pdf](https://www.lux-airport.lu/wp-content/uploads/2023/06/LUX_Annual_Report_2019_VFN.pdf)

<sup>7</sup> Le travail aérien recouvre les diverses activités aériennes à caractère économique tel que la lutte contre les incendies, la surveillance des frontières, l'épandage agricole etc., dès lors que cette activité utilise un type d'avion qui lui est spécifique. Cette catégorie exclut le transport aérien, l'aviation militaire, l'aviation de tourisme et de loisirs, etc. qui disposent de catégories spécifiques.

<sup>8</sup> Audition CESER Bretagne du 11 septembre 2024 – Panorama des infrastructures aéroportuaires en Région Bretagne

La préservation du maillage aéroportuaire constitue un enjeu stratégique de maintien des activités et capacités aéronautiques de notre pays, notamment dans le domaine de l'aviation générale et d'affaires.

Les plateformes aéroportuaires sont également des outils d'aménagement au service de l'économie des territoires desservis parce qu'elles permettent des liaisons rapides dans le cas présent essentiellement pour des destinations européennes ou méditerranéennes assurées notamment par des compagnies low-cost. De façon générale ces compagnies, lorsqu'elles ne disposent pas de base sur l'aéroport concerné, génèrent peu d'activités au sol (carburant, restauration etc.) et contribuent de manière limitée à l'activité économique des aéroports et du territoire.

Le maintien des infrastructures aéroportuaires existantes, dans une stratégie régionale aéroportuaire définissant des vocations spécifiques plus ou moins marquées et des complémentarités entre les plateformes aéroportuaires dans un périmètre régional et transfrontalier, amène à repenser les activités de ces aéroports.

Au regard de ces constats et de la problématique posée, il apparaît nécessaire d'identifier des potentialités pour faire évoluer et pérenniser le modèle économique et financier des trois aéroports.

Le CESER propose, ci-après, trois axes, non exhaustifs, qui sont à appréhender comme des pistes pour repenser ce modèle.

### **Axe 1 : Transition écologique et soutien du modèle économique**

Un aéroport disposant de foncier peut développer une activité s'insérant dans la transition énergétique avec notamment la production de carburant « vert » destiné à l'aviation. Il peut également utiliser son emprise foncière pour implanter du photovoltaïque afin de diminuer ses coûts de fonctionnement et générer des recettes supplémentaires. Ce scénario pourrait se décliner pour les 3 aéroports avec des contraintes plus ou moins fortes, l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim étant situé en secteur urbain et « entouré ». Il convient de souligner la potentialité des friches militaires pour cet aéroport.

### **Axe 2 : Développement de l'aérien « Entre complémentarité et diversification du trafic et réorientation »**

Dans une logique de coopération entre les aéroports implantés en Région Grand Est et les aéroports du « carré » (Bâle-Mulhouse, Baden-Baden, Luxembourg, Paris), les 3 aéroports pourraient envisager une réorientation de leurs activités.

S'agissant de l'Etablissement Public Metz-Nancy Lorraine (EPMNL), il pourrait développer une complémentarité avec l'Aéroport de Luxembourg pour du report voyageur, assouplir ses horaires de fermeture afin de permettre une activité fret notamment en « suppléance » de Luxembourg (CARGOLUX).

S'agissant de Paris-Vatry, il pourrait développer son activité cargo au-delà du périmètre européen en visant le marché chinois par exemple.

S'agissant des 3 aéroports, ils pourraient envisager de développer leurs activités à destination du sud de l'Europe et de la Méditerranée tout en restant dans leur périmètre d'activité.

En terme de diversification des activités, l'activité de maintenance, recyclage et de démantèlement pour l'une des plateformes constituerait également une piste<sup>9</sup>.

Pour plus de précisions sur les capacités de ces plateformes aéroportuaires se référer à l'annexe 3.

### **Axe 3 : Relance de l'industrie et diversification ou reconversion**

Dans le cadre d'une tendance de fonds à la réimplantation d'un tissu industriel au plan national et plus spécifiquement en région Grand Est<sup>10</sup>, il existe un potentiel de développement d'implantation d'activités industrielles connexes ou annexes (Ex : usine de fabrication de drones) à l'instar de ce qui existe en Région Bretagne.

Dans l'option la plus marquée, il s'agirait d'une reconversion à terme de site.

Dans un cadre réglementaire qui supprimerait les aides publiques à horizon 2027, la logique « comptable » considère ces infrastructures aéroportuaires comme non rentables, même si l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est moins concerné. Toutefois au regard des potentialités de ses infrastructures, chaque plateforme aéroportuaire dispose de perspectives d'évolutions s'articulant autour des 3 axes mentionnés ci-dessus. C'est ce qui va être développé dans la seconde partie.

## **PARTIE 2 – « LES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES ET L'ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES DE LA REGION GRAND EST »**

Comme l'indique la note de présentation de l'évaluation, il s'agira en réponse à cette question d'identifier puis d'évaluer l'ensemble des externalités positives ayant pu être potentiellement générées par la politique publique de soutien aux plateformes aéroportuaires.

En préambule de cette partie sur l'attractivité des territoires, le CESER a souhaité rappeler ce que sous-tend la notion d'attractivité puis il aborde, dans la suite de cette partie 2, ce qui constitue, selon lui, des sujets et enjeux majeurs relatifs aux aéroports et leur impact sur l'attractivité des territoires.

---

<sup>9</sup> Les échos - 23 septembre 2024 « La manne du recyclage d'avions... »

<sup>10</sup> Business Act (2021) - Plan 500 relocalisations (2022)

## **LA NOTION D'ATTRACTIVITÉ**

L'attractivité des territoires apparaît comme un concept multidimensionnel. Celle-ci est généralement assimilée à la capacité d'un territoire à attirer mais aussi à retenir durablement les populations et les entreprises, dans un contexte de mobilité croissante au plan international et national.

Elle est source de nouvelles richesses, symbole de dynamisme, porteuse d'une bonne image du territoire. Un territoire attractif est d'abord considéré comme un territoire où il fait bon vivre et où la qualité prime.

Au sein du système territorial, les infrastructures de transport telles que les plateformes aéroportuaires et les dessertes qui les accompagnent peuvent favoriser l'attractivité du territoire à travers le trafic de passagers et de fret. L'accessibilité à ces infrastructures offre ainsi la potentialité à ces territoires de promouvoir leur attractivité.

## **DÉVELOPPER/FAVORISER L'INTERMODALITÉ**

La politique publique de soutien aux plateformes aéroportuaires doit être menée dans une réflexion globale d'accès aux transports (voyageurs et marchandises), en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

Le renforcement de l'intermodalité, jusqu'ici bien plus appréhendée en termes de liaisons route-fer que de meilleure connexion aux aéroports, semble essentiel.

La connexion entre les plateformes aéroportuaires et les réseaux de trains est à accentuer et il est également nécessaire d'améliorer l'accessibilité par des liaisons bus/tram pour permettre aux zones les plus éloignées des infrastructures aéroportuaires d'y accéder.

L'aéroport de Paris-Vatry, par exemple, se trouve à 25 kilomètres de la première gare. L'aéroport de Metz-Nancy Lorraine est desservi par des navettes en gare de Nancy et Metz. Enfin, l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, situé en zone urbaine, dispose d'une liaison performante par des navettes en train à des fréquences régulières.

Le CESER souhaite ici rappeler que, dans sa contribution de juin 2017 portant sur le SRADDET, il précisait : « *les gares doivent évoluer pour devenir de plus en plus des pôles d'échanges facilitant le changement de mode de transport tout en proposant les services annexes aux voyageurs (Wifi, commerces...)* ». Par ailleurs, il indiquait, dans sa seconde contribution de novembre 2017, qu'il « *était favorable aux mesures visant à développer la complémentarité entre les modes de transports (route / fer / fluvial) et les structures existantes implantées sur le territoire du Grand Est (capillaires fret, réseau fluvial, ports et aéroports)* ». Ces éléments, figurant dans les deux contributions aux SRADDET, constituent des enjeux que le CESER considère toujours comme pertinents au vu des évolutions constatées depuis 2017.

Il est donc nécessaire d'intégrer à la politique de soutien aux plateformes aéroportuaires une desserte adaptée et performante des aéroports par les transports en commun ou des

solutions alternatives à la voiture individuelle (cars, navettes...) pour désenclaver le territoire et renforcer son attractivité et son développement.

La politique régionale doit considérer les enjeux liés à la connectivité aérienne du territoire, en France comme à l'international. La recherche d'une plus grande cohérence de l'offre aéroportuaire et aérienne, basée sur la réalité des besoins et la complémentarité avec les autres modes de transport sur le territoire est nécessaire<sup>11</sup>.

Le développement des infrastructures liées aux aéroports induit ainsi des améliorations dans les transports en commun (et les routes) bénéfiques pour les acteurs locaux.

### **VALORISER LA COMPLÉMENTARITÉ DES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES**

Notant qu'une mutualisation (a minima partielle avec les services administratifs et supports) des deux structures aéroportuaires régionales (Paris-Vatry et Metz-Nancy Lorraine) était engagée, le CESER demandait, dans sa seconde contribution au SRADDET de novembre 2017, que celui-ci « prenne en compte les besoins de complémentarité des infrastructures et leurs utilisations au niveau du Grand Est ». Le CESER rappelle ici ce positionnement qu'il considère comme étant toujours d'actualité.

En termes de gouvernance, l'objectif central pourrait être de créer une coordination entre les plateformes régionales, conforme aux lignes directrices européennes et qui se déclinerait en plusieurs missions : désenclavement du territoire, accroissement du développement économique grâce aux mobilités touristiques et d'affaires et promotion de l'image de la Région.

Pour faire des aéroports un facteur d'attractivité du territoire du Grand Est, le CESER considère qu'il est essentiel et urgent d'élaborer une stratégie aéroportuaire régionale, définissant les fonctions attribuées à chacun des aéroports présents sur son territoire, définissant les complémentarités entre ces derniers et l'environnement aéroportuaire national et international, afin d'en maintenir, voire d'en développer les potentialités. Cette stratégie doit se décliner avec un plan d'actions dans une temporalité définie.

### **INTÉGRER LES DÉPLACEMENTS ET FLUX TRANSFRONTALIERS**

La spécificité transfrontalière doit être prise en compte dans la politique de soutien aux plateformes aéroportuaires pour le déplacement des voyageurs mais aussi des marchandises.

La Région Grand Est doit, de par sa situation géographique stratégique, favoriser le développement d'un pôle logistique européen de premier plan sur son territoire. Le CESER le mentionnait dans son avis « Impulser une citoyenneté active et responsable, pour se réappropriier le développement humain et durable de nos territoires » d'octobre 2020 et il

---

<sup>11</sup> Rapport cours des comptes - Juin 2023 - « Le maillage aéroportuaire français »

réitère cette demande dans la présente contribution considérant que cela constitue toujours un enjeu.

### **PROMOUVOIR UNE LOGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

Toujours selon sa contribution au SRADDET de juin 2017, le CESER se disait « *conscient de la qualité et des capacités incontestables mais sous-utilisées des infrastructures aéroportuaires implantées sur le territoire Grand Est, le CESER encourage la Région à optimiser l'offre de transport aéroportuaire dans le respect des normes environnementales* ».

Le CESER, dans la continuité de son positionnement de 2017, précise que les extensions aéroportuaires, comme toutes les infrastructures de transports, sont très consommatrices d'espace et pour réduire leur impact sur le territoire, notamment dans le cadre de la trajectoire du ZAN (Zéro Artificialisation Nette). Il est nécessaire de se baser sur des projections démographiques et économiques réalistes et d'appliquer la séquence ERC « éviter-réduire-compenser » :

- d'abord chercher à éviter : se passer d'un projet ou d'une partie de projet
- puis réduire : minimiser ses impacts s'il est impossible de l'éviter
- en dernier lieu : compenser les dommages qui ne peuvent être ni évités ni réduits.

Les politiques régionales de soutien aux aéroports ont le potentiel de transformer un territoire en un hub économique dynamique, attirant à la fois des touristes et des investisseurs. Cependant, cet impact positif doit être équilibré avec des considérations environnementales et sociales. Les décideurs doivent veiller à ce que le développement aéroportuaire soit durable et qu'il bénéficie à la fois à l'économie locale et à la qualité de vie des riverains.

## **PARTIE 3 – « LES PLATEFORMES AEROPORTUAIRES ET LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX »**

L'objectif de l'évaluation, s'agissant de l'impact environnemental, est d'analyser la manière dont la politique publique de soutien de la Région Grand Est a pu commencer à s'inscrire dans les enjeux globaux de la transition écologique sur la période 2016-2023.

Dans ce cadre, le CESER a fait le choix, dans cette contribution, d'attirer l'attention sur les différents aspects les plus prégnants en matière d'impact environnemental des aéroports.

Lorsque les trois aéroports concernés par l'évaluation ont été construits, la préoccupation environnementale des citoyens n'était pas aussi affirmée qu'aujourd'hui. Les premières manifestations à l'encontre des aéroports provenaient des riverains qui réagissaient principalement par rapport aux nuisances sonores, en partie celles engendrées par les vols de nuit et au moment des décollages des avions.

Dans cette contribution et dans le champ de l'impact environnemental, le CESER met en évidence les principaux facteurs :

- les nuisances sonores,
- la pollution de l'air lié au trafic aérien et automobile,
- la pollution des eaux,
- les atteintes à la biodiversité,
- l'imperméabilisation des sols.

### **LES NUISANCES SONORES**

Dans une logique de réduction des nuisances sonores et d'acceptabilité des infrastructures aéroportuaires, le CESER considère qu'il est essentiel de réaliser des enquêtes et/ou des consultations citoyennes pour mesurer les nuisances sonores auprès des riverains des aéroports, afin d'identifier leurs besoins et d'apporter des solutions pour réduire ces nuisances. L'augmentation de la fréquence des vols et les vols de nuit ne peuvent être envisagés que dans un contexte où les avantages générés par le développement de l'activité aéroportuaire intègre la gestion de ces nuisances.

### **LA POLLUTION DE L'AIR**

Pour le CESER, des études doivent être conduites régulièrement pour mesurer l'impact sur la qualité de l'air des plateformes aéroportuaires et des activités y afférant. Ces études doivent porter en priorité sur la concentration en particules ultrafines qui ont la capacité de pénétrer profondément dans les poumons et de s'infiltrer dans la circulation sanguine et, de ce fait, peuvent impacter la santé respiratoire et cardio-vasculaire du personnel des aéroports, des sous-traitants et des riverains.

Le trafic automobile constituant une part importante de la pollution et des nuisances (air, bruit et gaz à effet de serre), le CESER, dans la continuité de son positionnement dans les parties précédentes sur l'intermodalité, insiste sur la nécessité d'examiner les différentes possibilités d'accès à l'aéroport autre que la voiture individuelle. Cela implique d'analyser la fréquentation, l'organisation et l'accessibilité des navettes existantes, d'étudier la faisabilité de développer des navettes et/ou des transports en commun là où ils n'existent pas encore ou seraient insuffisants et de les rendre plus attrayants (communication, tarifs, lieux de pose et de dépose).

### **LA POLLUTION DES EAUX**

Les impacts de l'activité aéroportuaire sur les eaux pluviales et de ruissellement devraient être une des premières préoccupations, notamment au regard de la politique « eau » adoptée par le Conseil régional Grand Est en 2020. En effet, de nombreuses substances chimiques (glycols, notamment le propylène glycol et l'éthylène glycol) sont employées pour l'entretien des pistes et pour le fonctionnement des avions, lesquelles sont lessivées par les pluies.

Le CESER s'interroge sur l'existence de stations d'épuration dédiées pour épurer les eaux de ruissellement des aéroports et éviter le rejet de substances nocives dans la nature. Si celles-ci sont inexistantes sur un ou plusieurs des sites des aéroports objet de cette évaluation, leur mise en place constitue pour le CESER une nécessité. L'entretien et le bon fonctionnement des stations déjà existantes apparaît comme une évidence.

## **LA BIODIVERSITÉ ET L'ARTIFICIALISATION DES SOLS**

Les aéroports de Paris-Vatry, Metz-Nancy Lorraine et Strasbourg-Entzheim sont respectivement engagés dans des démarches de certification ou de labellisation valorisant leurs actions en matière de transition écologique et environnementale (notamment le label Aéro Biodiversité qui vise à refléter l'engagement de l'aéroport dans la prise en compte de la biodiversité).

Le CESER a toujours plaidé pour la réalisation d'inventaires sur la biodiversité pour chacun des trois aéroports. L'objectif de ces inventaires serait de mettre en place une gestion et des aménagements contribuant à la préservation et à l'amélioration de la biodiversité recensée.

Par ailleurs, pour toute consommation supplémentaire d'espaces, le CESER préconise qu'un diagnostic d'impact sur la biodiversité soit préalablement réalisé. En lien avec le positionnement évoqué dans la partie sur l'attractivité territoriale, la « séquence éviter - réduire - compenser » est à mettre en œuvre pour chaque aéroport.

## **LES IMPACTS DES INFRASTRUCTURES**

Si les émissions produites par les infrastructures aéroportuaires ne représentent qu'une faible part des émissions de gaz à effet de serre<sup>12</sup> (moins de 5%), il n'en est pas moins indispensable de réduire les consommations énergétiques des bâtiments (chauffage, éclairage, liquides), de réduire les consommations en eau, de dé-imperméabiliser les parkings et d'installer des panneaux photovoltaïques en raison de la forte emprise au sol ainsi que sur les toitures des bâtiments.

La réduction des émissions des gaz à effet de serre ne pourra pas uniquement dépendre de la décarbonation des aéroports et, si le trafic aérien s'accroît, cette dernière ne sera que peu pertinente.

Le CESER recommande de mettre en œuvre une politique d'éco-conditionnalité des aides financières à destination des gestionnaires d'aéroports, qui prenne en compte la biodiversité, les énergies renouvelables, la préservation de la qualité de l'eau, la lutte contre la pollution de l'air et la limitation de la pollution sonore.

A terme, la collectivité régionale - en partenariat avec les autres collectivités territoriales - devra, si nécessaire, ouvrir une réflexion sur l'avenir des sites aéroportuaires et le cas échéant,

---

<sup>12</sup> Audition ADEME du 13 septembre 2024

sur une éventuelle reconversion vers des solutions qui contribuent à atteindre les objectifs que s'est fixé le Conseil régional en matière de baisse des émissions de GES, de sobriété et de reconquête du vivant.

## **CONCLUSION GÉNÉRALE DE LA CONTRIBUTION**

Les travaux menés soulèvent les difficultés à concilier trois dimensions : le développement des plateformes aéroportuaires intermédiaires, l'attractivité des territoires et la réduction des impacts environnementaux.

Dès lors, dans les décisions et arbitrages politiques à venir, cela exigera de déterminer l'importance à donner à chaque dimension.

S'agissant de l'accès aux plateformes aéroportuaires, le développement de l'intermodalité constitue une condition optimale pour les trois dimensions.

## **EXPLICATION DE VOTE DE MEMBRES DU CESER REPRÉSENTANT LA CONFÉDÉRATION FRANÇAISE DÉMOCRATIQUE DU TRAVAIL (CFDT)**

La délégation CFDT votera la contribution proposée par le groupe de travail dont le contenu semble répondre à la saisine du conseil régional mais souhaite partager avec les membres du CESER une proposition qui pourrait, à l'avenir répondre aux questionnements du conseil régional et permettre de mieux appréhender les enjeux liés au transport aérien.

La CDFT propose de réfléchir à un rapprochement des 3 plateformes qui existent actuellement afin qu'elles puissent être identifiées sous une seule identité (du type « L'air du Grand Est »), au-delà de leurs implantations infrarégionales. Une stratégie et une communication commune permettraient à ce rapprochement de créer une véritable identité régionale dans l'aviation de tourisme et d'affaire, identité susceptible de renforcer les relations avec les pays limitrophes et de créer une dynamique régionale au-delà des 3 anciennes régions. Cette évolution, cette révolution, en s'appuyant sur une véritable politique régionale du transport aérien ne pourrait que profiter aux différents acteurs économiques, et en particulier ceux du tourisme tout en rationalisant les fonds publics injectés dans le transport aérien, notamment par la mutualisation des fonctions support et de la communication.

La nature même de cette proposition n'étant pas compatible avec le dépôt d'un amendement, nous avons choisi d'en faire part par cette déclaration et nous souhaitons que le CESER puisse travailler dessus dans les mois à venir.

Valérie ALEXANDRIS, Alexandre BERGER, Mélanie BLANDIN, Bernard DUPONT, Didier GABRIEL, Alex GORGE, Philippe GUETH, Roland HARLAUX, Christelle HIRault, Dominique LEDEME, Daniel LOUVION, Corinne MARCHAL, Paul NKENG, Evelyne PEIGNIER, Francine PETER

## EXPLICATION DE VOTE DE MEMBRES DU CESER REPRÉSENTANT LA CONFÉDÉRATION GÉNÉRALE DU TRAVAIL (CGT)

Le groupe CGT salue le travail engagé par le groupe de travail mixte évaluations et mobilités sur la situation des aéroports du Grand Est

Tout comme le signifie la contribution qui nous est présenté le transport aérien, pour la CGT, doit être mieux connecté aux autres modes de transport, afin de favoriser une réelle intermodalité et pour le coup un désenclavement de notre territoire : connexion avec le réseau ferroviaire d'une part et connexion avec transports urbains et péri urbain

Chaque plateforme peut avoir et/ou construire des vocations spécifiques hors de liaisons aériennes régulières : aviation d'affaires et avions-taxis décarbonés, fret, formations aéronautiques, maintenance de flottes, vols sanitaires, militaires, aéroports de délestage des gros aéroports. Mais cette valorisation ne pourra pas se faire sans une réelle volonté de politique régionale d'engagements : Engagements de gouvernance de haut niveau avec une stratégie de développement, engagements de moyens pas que financiers mais y compris en personnel qualifié et avec des compétences essentielles au fonctionnement de haut niveau et donc de développement .Dans ce cadre le travail des plateformes aéroportuaires avec la Direction Générale de l'aviation civile (DGAC) œuvre et œuvrera sur ces questions de sécurité mais aussi de développement .en effet nous nous inquiétons des orientations prises de substituer des ingénieurs par des techniciens ce qui permettrait certes d'assurer le contrôle mais ne plus permettrait plus de faire atterrir ou faire décoller un avion, un comble non pour un aéroport ?

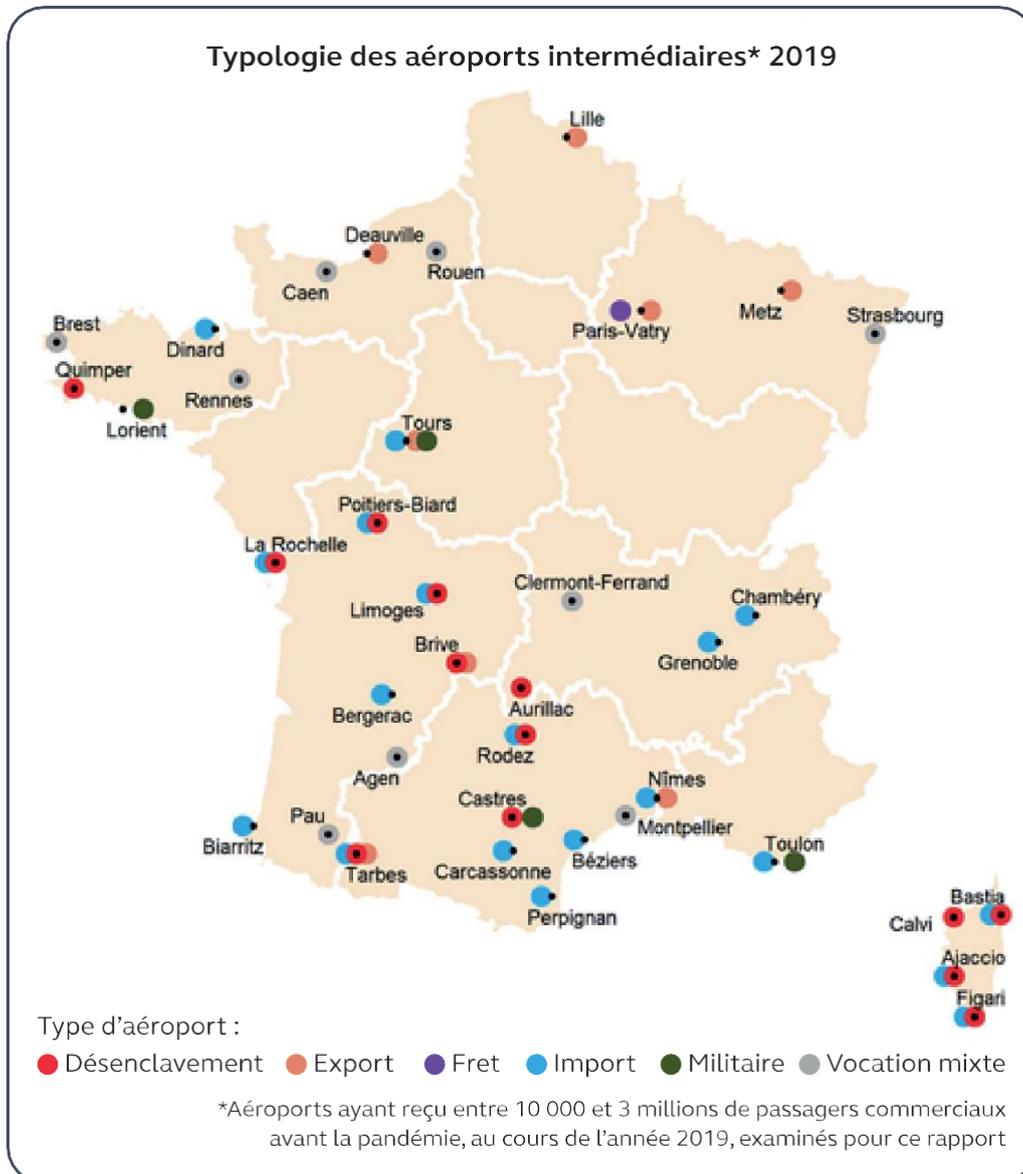
Odile AGRAFEIL, Loukas BENARD, Chantal BERTHELEMY, Chahid BOUGNOUCH, Stéphane BUSOLINI, Jean-Luc CARDOSO, Bénédicte DA PONT, Marc JOUDELAT, Jean-Pierre LANGLET, Emmanuelle MOISSONNIER, Yolande ROSENBLATT, Delphine ROUXEL, Doris WARTH

## ANNEXE 1 - Analyse : Forces – Faiblesses – Menaces - Opportunités<sup>13</sup>

Environnement (Géographie « humaine », tissu économique, facteurs socio démographiques, cadre réglementaire	<b>Menaces</b>	Infrastructures aéroportuaires	<b>Faiblesses</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fin des aides publiques à horizon 2027</li> <li>• Concurrence des plateformes aéroportuaires</li> <li>• Acceptabilité sociale du secteur aérien</li> <li>• Contraintes réglementaires et environnementales</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone de chalandise « Géographie humaine »</li> <li>• Rapport de force défavorable / compagnies « Low-cost »</li> <li>• Personnels formés en capacité / nouvelles activités</li> </ul>
	<b>Opportunités</b>		<b>Forces</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement activités connexes du secteur aérien (industrie...)</li> <li>• Développement d'activités en lien avec la transition énergétique</li> <li>• Coopération avec aéroports voisins y compris transfrontaliers</li> <li>• Développement activité du secteur aérien (renforcement, fret)</li> <li>• Améliorer l'accès aux plateformes aéroportuaires (réduction auto solisme)</li> <li>• Perspectives de développement du trafic aérien sur le long terme</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Foncier disponible (Metz-Nancy Lorraine – Paris-Vatry – potentiel Strasbourg-Entzheim)</li> <li>• Positionnement transfrontalier favorables au flux</li> </ul>

<sup>13</sup> Etablie sur la base des auditions de septembre 2024

## Annexe 2 - Typologie des 38 aéroports intermédiaires - Rapport CRC juin 2023 - Source DGAC



## Annexe 3 - Plateformes aéroportuaires du Grand Est

	Metz-Nancy Lorraine	Paris-Vatry	Strasbourg-Entzheim
<b>Capacité (1) Equipements</b>	<p><b>Passagers :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface aérogare : 7 000 m<sup>2</sup></li> <li>• Capacité annuelle de traitement : 500 000</li> <li>• Surface de stationnement : 45 000 m<sup>2</sup></li> </ul> <p><b>Fret :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hangar : 4 500m<sup>2</sup></li> <li>• Capacité annuelle de traitement : 30 000 tonnes</li> <li>• Parking fret : 37 000 m<sup>2</sup></li> </ul>	<p><b>Passagers :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface de l'aérogare 4 500 m<sup>2</sup></li> <li>• Capacité annuelle de traitement : 300 000</li> <li>• Surface de stationnement 27 000 m<sup>2</sup></li> </ul> <p><b>Fret :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface fret 12 000 m<sup>2</sup></li> <li>• Capacité annuelle de traitement de fret : 200 000 tonnes</li> <li>• Piste longueur 3 860 mètres</li> </ul>	<p><b>Passagers :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Surface de l'aérogare 25 600 m<sup>2</sup></li> <li>• Capacité annuelle de traitement : 2 000 000</li> <li>• Surface de stationnement 150 000 m<sup>2</sup></li> </ul> <p><b>Fret :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 30 000 tonnes fret/an</li> <li>• Parking fret : 9 000 m<sup>2</sup></li> </ul>
<b>Flux passagers (2)</b>	102 309 passagers	67 195 passagers	1 017 989 passagers
<b>Flux fret y compris camionné (en tonnes)</b>	1 tonne	9 166 tonnes	24 778 tonnes



**RETROUVEZ TOUTES LES INFOS  
DU CESER GRAND EST SUR INTERNET  
ET LES RÉSEAUX SOCIAUX :**

 [www .ceser-grandest.fr](http://www.ceser-grandest.fr)

 <https://www.facebook.com/ceserge/>

 <https://twitter.com/cesergrandest>

**SITE DE CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE**

5 rue de Jéricho  
51037 Châlons-en-Champagne  
03 26 70 31 79

**SITE DE METZ**

Place Gabriel Hocquard  
57036 Metz Cedex 1  
03 87 33 60 26

**SITE DE STRASBOURG**

1 Place Adrien Zeller  
67000 Strasbourg  
03 88 15 68 00