

Aéroport International de Vatry

**Un pôle de développement et d'attractivité
économique
en Champagne-Ardenne**



**Société d'Exploitation de Vatry Europort
(S.E.V.E.)**

Décembre 2005

Aéroport International de Vatry :

Un pôle de développement et d'attractivité économique en Champagne-Ardenne

1. Vatry : fruit d'une grande ambition

L'Aéroport International de Vatry est un projet qui a été lancé dès 1992 afin de développer les activités logistiques en Champagne-Ardenne et tirer avantage de l'importance de l'évolution du trafic fret aérien et les difficultés grandissantes sur les aéroports existants, qui de fait accordaient la priorité de service aux transports des passagers, laissant au second rang les vols cargo.

Les coûts et le manque de régularité constituaient un handicap au développement de ce trafic, dans une économie mondialisée et dans un secteur européen à fort potentiel de développement.

La solution consistait alors de réaliser un aéroport spécialisé dans le fret, à l'instar de ce qui était réalisé auparavant à Fort Worth près de Dallas aux Etats Unis, créant une importante zone logistique au centre de l'Europe marchande. D'autres plates-formes en Europe se sont orientées vers ce créneau d'activité : Liège, Ostende, Hahn, Châteauroux.

Ce concept devait connaître une évolution qui situerait l'aéroport de Vatry comme aéroport de fret de niveau international adossé à une zone logistique majeure.

Ce projet a été porté par la volonté du Département de la Marne de faire de Vatry le point d'interface entre les multiples modes de transport, air-fer-route, qui constituent un outil en faveur du développement de l'activité logistique et du fret international en Champagne-Ardenne. La première implantation logistique a été réalisée fin 1998 et l'aéroport est mis en service courant 2000.

De classe intercontinentale (catégorie A), doté d'une piste de 3860 m, l'aéroport est ouvert 7j/7, 24h/24 et peut accueillir tous types d'avion par tous les temps grâce à ses équipements d'aide à la navigation aérienne de pointe.

L'exploitation est confiée à la société S.E.V.E. par délégation de service public d'une durée de 20 ans à la suite d'un appel d'offre international.

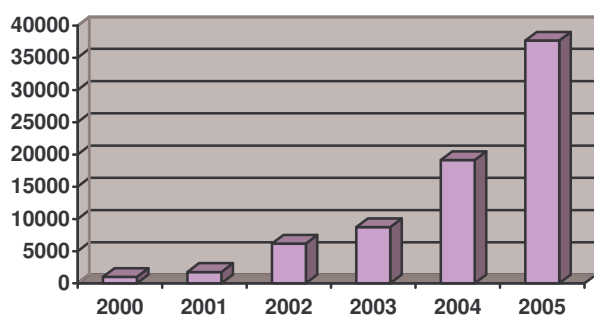
L'aéroport affiche des résultats en constante progression qui lui permettent d'occuper, dès 2005, le troisième rang parmi les aéroports régionaux français en matière de fret aérien.

Au niveau de la logistique, plus de 70 ha ont été vendus et 230 000 m² d'entrepôts logistiques y ont été construits par des investisseurs et logisticiens de renom. De plus, des options de courtes durées sur plusieurs dizaines d'hectares ont été accordées à des investisseurs qui prévoient de les développer à court terme. Le développement régulier de la logistique fait de Vatry une zone de dimension Européenne qui contribue grandement à la crédibilité et la notoriété logistique de la région Champagne-Ardenne.

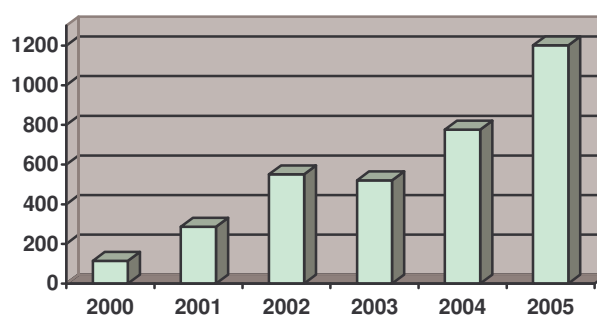
L'ouverture fin 2004 d'une nouvelle aérogare passagers capable d'accueillir les voyageurs dans des conditions optimales de confort et de convivialité, ouvre une nouvelle perspective du développement aérien de la région. Elle permettra, à terme, le développement d'une offre de liaisons aériennes sur plusieurs destinations ce qui contribuera à augmenter les retombées économiques de Vatry, d'améliorer l'attractivité touristique et économique de notre région et de développer de nouveaux services à l'intention des champardenais.

Les figures qui suivent présentent les principaux indicateurs d'activité de l'aéroport International de Vatry.

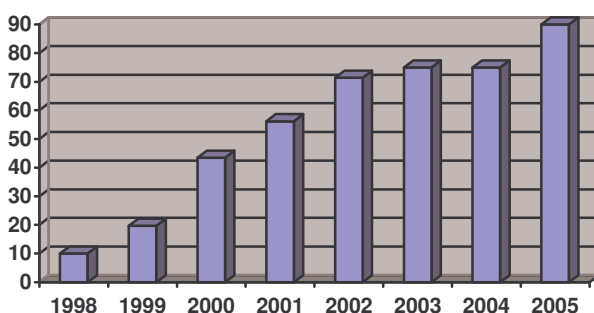
Tonnage de fret



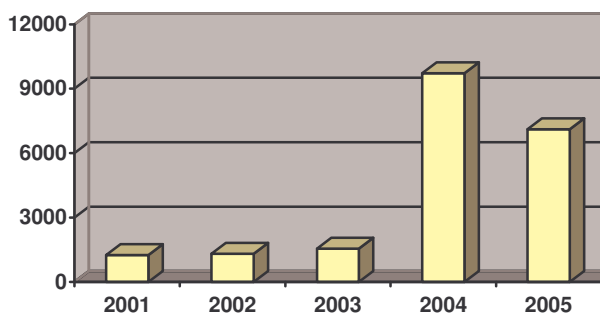
Mouvement commerciaux



Hectares de terrains commercialisés

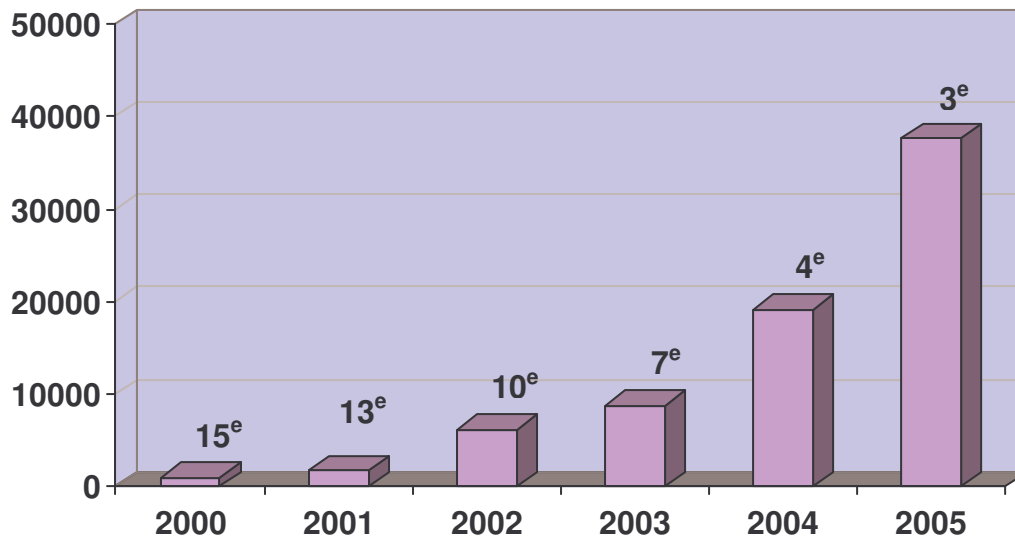


Passagers



Au niveau du fret aérien, l'aéroport International de Vatry poursuit sa progression passant de la quinzième place des aéroports régionaux français en 2000 à la troisième place en 2005, non loin derrière Marseille (deuxième) et Toulouse (premier), mais devant des aéroports qui desservent pourtant des régions économiques connues par leur dynamisme tels que Lyon, Nice, Bordeaux, Nantes, Lille, Strasbourg etc....

Classement de Vatry par rapport aux aéroports régionaux français



2. Des retombées économiques de taille

Le développement régulier des activités logistiques et aériennes sur l'aéroport International de Vatry se traduit par la création de 1000 emplois directs sur le site. Dans le secteur logistique et aéroportuaire, il est admis que pour chaque emploi direct créé, un second emploi indirect et un troisième emploi induit sont créés. Ce qui signifie que l'activité économique de l'aéroport International de Vatry est à l'origine de près de 3000 emplois directs, indirects et induits.

La SEVE a sollicité la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Champagne-Ardenne afin de réaliser une estimation de l'impact économique de l'aéroport et de sa zone d'activité pour l'année 2003. En voici un sommaire des résultats :

L'impact économique direct des activités des entreprises se compose de quatre éléments que sont les frais de personnel, les consommations des entreprises, leurs investissements et les produits de la fiscalité locale. Pour 2003, l'ensemble de ces éléments générés par les entreprises de l'Aéroport International de Vatry et sa zone d'activité est estimé à près de 130 millions d'euros au total.

L'impact économique indirect est en général composé principalement des dépenses effectuées par les passagers non domiciliés sur le territoire étudié. Ce sont, pour l'essentiel, des frais de séjour (hébergement, restauration des personnes en transit...). En 2003, cet impact s'est élevé à près de 65 milles €.

L'Aéroport International de Vatry s'appuie sur une logique différente des aéroports traditionnels : son activité repose sur le fret et non sur le passager, ce qui explique le faible volume de cet impact comparativement aux autres aéroports. Cependant cet impact devrait, dans un futur proche, s'accroître en raison du développement des vols passagers.

L'impact économique induit se compose des flux financiers issus de l'impact direct et indirect qui bénéficient à l'économie régionale. Celui-ci s'est élevé en 2003 à près de 85 millions d'euros.

Ainsi l'impact économique total (direct, indirect et induit) de l'Aéroport International de Vatry pour la seule année 2003 est estimé à plus de 215 millions d'euros

En plus de son impact économique, l'aéroport de Vatry génère un **impact catalyseur qualitatif** qui contribue au maintien ou à l'expansion de l'activité économique dans la région. L'étude de la CRCI sur l'année 2003 décline cet impact comme suit :

Un facteur d'attractivité : la présence d'un aéroport peut-être déterminante dans le choix d'implantation d'une entreprise à proximité. En effet, une telle infrastructure peut apparaître comme garantie du dynamisme économique du territoire de Vatry ou de ses environs.

Impact sur le secteur de l'hôtellerie-restauration : selon un article du magazine Le Point du 29 avril 2004, les retombées de Vatry sur Châlons-en-Champagne sont réelles. Près de 2 000 nuits d'hôtel sont dues à la présence de l'aéroport en 2003. Ces éléments sont à mettre en parallèle avec les nuitées passées par les pilotes, en formation sur le site de Vatry. Un des clients les plus utilisateurs du site est Air France pour qui, en 2003, cette activité a engendré environ 300 nuitées dans les hôtels proches de Vatry.

Impact sur le logement : l'Aéroport International de Vatry a indirectement favorisé l'activité économique champardennaise *via*, entre autres, treize contrats de relance avec les organismes de logements sociaux. L'essor économique pressenti à travers Vatry a, en effet, favorisé la décision de construire 691 logements HLM et a ainsi permis de relancer la location sociale.

Impact sur les formations : la création et le développement de la zone aéroportuaire de Vatry se sont vus accompagner d'un développement des formations liées à la logistique. En effet, les pouvoirs publics mettent régulièrement en place de nouvelles formations en fonction du besoin des entreprises régionales. Avec l'arrivée d'une telle infrastructure, les pouvoirs publics ont dû anticiper les besoins en compétences nouvelles en vue d'offrir aux populations locales les moyens de pouvoir répondre aux offres d'emploi des entreprises implantées sur le site. Ces formations aux métiers du transport et de la logistique ont permis de former des personnes du niveau BEP au niveau Bac +5.

Le tableau des impacts économiques de quelques aéroports régionaux français permet de mieux situer l'impact économique de Vatry.

Retombées économiques générées par quelques aéroports régionaux français (données en euros)

	Année	Impact direct	Impact indirect	Impact induit	Impact total
Nice*	1999	320 142 936	1 036 653 317	3 353 878 379	4 710 674 632
Marseille*	2000	334 168 246	616 046 478	1 140 166 200	2 090 380 924
Lyon*	1998	526 101 000	1 030 098 000	1 633 948 000	3 190 147 000
Toulouse*	2001	210 000 000	350 000 000	1 120 000 000	1 680 000 000
Bordeaux*	1998	396 367 000	228 673 000	609 796 000	1 234 836 000
Strasbourg*	1994	46 500 000	155 800 000	430 900 000	633 200 000
Lille*	1999	63 000 000	49 000 000	171 000 000	283 000 000
VATRY	2003	130 053 921	64 500	85 011 739	215 130 160

* Source : UCCEGA, le livre blanc des grands aéroports régionaux français.

En 2003, après seulement 5 années de la première implantation logistique et 3 ans d'exploitation aéroportuaire, l'impact économique total annuel s'est élevé à plus de 215 millions d'euros. Il est manifeste que cet impact est aujourd'hui plus important et surtout, que le potentiel de développement économique de Vatry offre des opportunités remarquables pour notre région.

3. Des atouts stratégiques uniques

Vatry est le tout dernier aéroport international construit en France depuis Lyon Saint-Exupéry ouvert en 1976. Il dispose de toutes les caractéristiques techniques, opérationnelles et environnementales pour accueillir tous les types d'avions existants par tous temps 24 heures sur 24.

Implanté au centre de la plaine champenoise très faiblement peuplée (7 habitants au km²) sur des grands axes de communication autoroutiers Nord-Sud et Est-Ouest, il peut accueillir aisément les marchandises et les passagers en provenance de toutes les directions dans des temps raisonnables sans contraintes particulières de trafic.

Situé à moins de 120 km de la « Francilienne » (autoroute périphérique de la région parisienne) par la RN4 dont l'aménagement aux caractéristiques autoroutières se poursuit, il permet une desserte de l'agglomération parisienne dans des conditions favorables avec des connexions avec les aéroports parisiens Orly et Roissy aisées.

La ligne TGV Est dont la mise en service est prévue en 2007, passe à 30 km et dessert la gare de Châlons en Champagne située à 20 km. L'embranchement de l'aéroport sur le réseau ferroviaire permettant de bonnes liaisons est tout à fait réalisable ; sur le réseau classique, sur le réseau TGV Est et sur le contournement TGV parisien situé à 100 km seulement.

Le Département de la Marne a la maîtrise foncière sur une superficie importante de 1850 ha.

Sa position géographique à l'Est de Paris, sur des axes de communications importants entre les grandes métropoles européennes l'intègre parfaitement dans un schéma de circulation des marchandises et des personnes.

Dans une réflexion d'évolution du transport marchandises par fer, l'aéroport de Vatry se situe sur un axe Nord Sud passant par Troyes et suivant l'A26 qui peut prendre un essor important.

L'aéroport international de Vatry se situe à 6 heures de route des grands centres de consommations du nord de l'Europe. 75% du trafic de marchandises de l'Europe circule dans un rayon de moins de 800 km autour de Vatry. Cette localisation et sa proximité de Paris lui donne de grands atouts pour le développement futur à la fois de la région parisienne et des grandes régions de l'Est et du Nord.

L'achèvement de l'autoroute A34 en direction des Ardennes et son raccordement au réseau nord européen offrira un lien autoroutier direct entre le nord et le sud de l'Europe qui passe par Vatry.

4. Les facteurs de succès de Vatry

Jusqu'aux années 90, le secteur aéroportuaire a longtemps été perçu comme un secteur monopolistique à cause du contrôle qu'exerçaient les états sur les destinées des aéroports et des compagnies aériennes. Depuis cette époque, le secteur a connu plusieurs évolutions importantes tant au niveau international qu'au niveau national :

- la privatisation des compagnies aériennes
- la multiplication des accords de libéralisation du trafic entre pays et régions
- la fusion et les alliances entre compagnies aériennes
- l'émergence des compagnies à bas tarifs
- la saturation des infrastructures aéroportuaires et des réseaux de transports
- l'accroissement des préoccupations environnementales
- l'augmentation des échanges commerciaux internationaux
- la libre circulation des personnes et des marchandises entre plusieurs pays européens
- la baisse du prix des transports aériens
- la forte concurrence en compagnies aériennes
- la décentralisation des aéroports
- la privatisation de la gestion des aéroports
- décision de ne pas construire un troisième aéroport pour la région parisienne
- décision du gouvernement de limiter le trafic de nuit à Roissy
- création par le gouvernement du troisième réseau aéroportuaire incluant Vatry

Ces changements importants ont amené les aéroports à évoluer pour devenir de véritables entreprises commerciales qui se font concurrence entre elles. Aujourd'hui, les gestionnaires et leurs partenaires régionaux mobilisent des moyens importants pour créer les conditions

qui permettent d'attirer vers leurs aéroports le plus grand volume possible de passagers ou de fret provenant parfois de régions situées à plusieurs centaines de kilomètres. L'élargissement des zones de captation et de chalandise de certains aéroports se fait au détriment d'autres aéroports qui n'ont pas été en mesure de mettre en place une offre de services capable de satisfaire les besoins du marché.

Ces évolutions offrent à Vatry, qui bénéficie déjà de nombreux atouts fondamentaux, une réelle opportunité pour renforcer et élargir son développement afin de mieux participer au développement économique de la région et de son attractivité.

Sous capacité aéroportuaire de Paris

Le problème de manque de capacité aéroportuaire pour desservir l'île de France est chronique. Les gouvernements successifs se sont saisis du dossier et plusieurs propositions ont été faites. La dernière en date est issue d'un rapport d'information de l'Assemblée nationale*, qui présente 21 propositions pour articuler une politique aéroportuaire à l'horizon 2020 et préconise notamment à sa proposition N° 13 de « *Donner à l'aéroport de Vatry un véritable rôle au sein du système aéroportuaire français* ». Cette proposition est entièrement reprise par le gouvernement lors de l'annonce de sa politique aéroportuaire ; « *Une stratégie de développement durable avec le 3^e réseau* » dévoilée le 28 novembre 2003 et qui présente Vatry comme le fer de lance de ce 3^e réseau aéroportuaire. Le Ciadt du 18 décembre 2003 adopte le projet de création du 3^e réseau d'aéroports dans le Bassin parisien parmi les 50 grands projets d'aménagement du territoire présentés à cette occasion.

Porté par cette reconnaissance de l'Etat du rôle de Vatry, il est impératif d'agir rapidement pour promouvoir sa place dans le schéma d'organisation du transport aérien national.

A défaut de pouvoir occuper rapidement une place importante sur l'échiquier national, Vatry fera face à moyen terme à la concurrence d'un nouvel aéroport international qui sera inéluctablement créé pour desservir le Bassin parisien. Un tel aéroport, s'il devait se concrétiser un jour, aura des conséquences graves pour l'avenir de Vatry.

Développement des infrastructures aéroportuaires

Le développement du fret et de passagers requiert des investissements lourds et réguliers. Il s'agit d'infrastructures aéronautiques, notamment pour l'accueil du A-380, d'aérogares de fret et de passagers, d'un pipeline pour le fuel, d'un centre routier sécurisé pour poids lourds etc. ainsi que de l'amélioration des réseaux routier (RN4) et ferroviaire (TVG).

Sans ces investissements, Vatry pourra difficilement concurrencer pour attirer les grands opérateurs pourtant indispensables à son développement.

Un programme d'investissements des infrastructures nécessaires au développement de Vatry devra être dressé et soutenu par tous les partenaires de Vatry (exploitant, collectivités, état, partenaires privés, etc.).

Vatry ciel ouvert

A ses débuts, le développement de Vatry a souffert de l'interprétation conservatrice par la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) des demandes des droits de trafic (demande d'opérer) faites par des compagnies aériennes désireuses d'exploiter des vols sur Vatry. Depuis, conformément au souhait du gouvernement de voir Vatry se développer et jouer pleinement son rôle au sein du réseau aéroportuaire français, la situation à grandement évolué faisant place à une interprétation ouverte qui a favorisé le développement de la plate forme.

La question des droits de trafic constitue un enjeu de fond pour Vatry. La situation actuelle favorable s'appuie sur une interprétation de la DGAC qui reflète une politique d'ouverture voulue par le gouvernement. Il est essentiel d'asseoir cette interprétation sur une base juridique pérenne . L'obtention pour Vatry du statut « Ciel ouvert », lui permettant d'accueillir toutes les compagnies aériennes qui souhaitent y opérer constituera un atout fondamental pour son activité et un signal fort de la volonté de l'Etat de participer à son développement.

Services de l'Etat

La présence des services de contrôle de l'Etat sur un aéroport et la rapidité de leur intervention constitue un facteur essentiel pour attirer des opérateurs importants. Il s'agit des services de contrôle aérien, de la douane, des services vétérinaires, des services phytosanitaires et de la gendarmerie qui ont chacun à intervenir pour contrôler un ou plusieurs aspects de chaque opération.

Pour jouer pleinement son rôle de fer de lance du troisième réseau aéroportuaire décidé par le gouvernement, Vatry a besoin d'une véritable politique d'accompagnement de la part de l'Etat et de ses services. Tout comme le sont ceux de l'aéroport, les services de l'Etat doivent être assurés 24h sur 24, 365 jours par année ce qui requiert un renforcement des effectifs sur place. C'est une condition essentielle pour attirer de nouveaux opérateurs et pour se battre à armes égales avec des concurrents qui possèdent des atouts certains sur ce plan.

Emploi - Formation

Vatry possède un bassin d'emploi à fort potentiel. Cependant, les demandeurs d'emploi ne sont pas suffisamment stimulés et mobilisés en direction de Vatry. Par ailleurs, la région possède plusieurs écoles et centres qui offrent des formations à tous les niveaux pour les métiers de la logistique. Cette offre de formation gagnerait à être complétée par des formations aux métiers aéroportuaires.

L'installation d'un centre de formation du CFA de Châlons à Vatry est de nature à permettre un rapprochement entre les élèves en formation et les entreprises installées sur le site utilisatrices de leurs compétences.

Vatry devra bénéficier d'une politique de promotion des emplois par les partenaires institutionnels et les entreprises du site. Une telle politique présentera les programmes

d'accompagnement des salariés (formation, transport, logement, crèche, restauration sur le site, centre de vie, etc.)

Attractivité et promotion

Vatry bénéficie d'un programme de promotion spécifique qui mobilise des moyens importants ; au cœur de cette promotion, la présentation des atouts régionaux et la politique d'accompagnement des investisseurs et des clients. Le dispositif gagnera à être complété par un guide qui présente de manière simplifiée les programmes d'aides et les politiques d'accompagnement des investisseurs qui s'appliquent sur Vatry.

Par ailleurs, notre région compte plusieurs organismes de développement économique, notamment Champagne Ardenne Développement, et de Chambres de Commerces qui peuvent participer à la promotion du site. Vatry gagnerait à bénéficier de tous ces canaux afin d'accentuer son rayonnement. A cet égard, le réseau de jumelage des collectivités peut constituer un vecteur de promotion et d'introduction utile.

De la même façon, Il existe dans notre région mais aussi ailleurs plusieurs associations qui partagent l'objectif de développement de Vatry. Il sera utile de s'appuyer sur ce tissu associatif pour promouvoir le développement de Vatry pour faire du lobbying auprès des décideurs politiques.

S.E.V.E.
BP 80 005
51 555 Châlons-en-Champagne



Société d'Exploitation de Vatry Europort

Décembre 2005

www.vatry.com