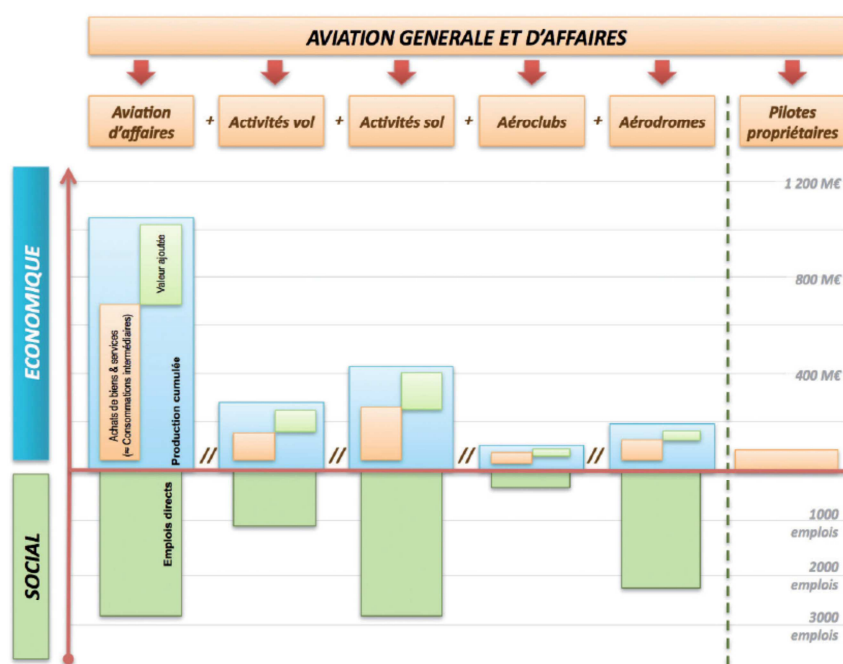


### 300 plateformes d'aviation générale en France métropolitaine

Comme l'indique le rapport au paragraphe 1.1.1, la mission a dénombré près de 300 plateformes accueillant exclusivement de l'aviation générale en France métropolitaine mais n'a pas étendu son analyse à cette catégorie, la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) ayant produit en 2013 avec le soutien de la DGAC une étude<sup>1</sup> socio-économique sur les activités d'aviation générale et d'affaires.



Les impacts directs pour les 6 principales activités - Données 2010

Cette étude présente les différentes activités de l'aviation générale et d'affaires et les évalue globalement, en production cumulée (valeur 2010) à 2 milliards d'euros et, en impact économique à un peu plus de 4 milliards d'euros.

L'aviation générale est définie dans la Convention de Chicago comme l'ensemble des activités aériennes civiles autres que le transport commercial et le travail aérien. Elle inclut donc l'aviation sportive (voltige, vol à voile) ou de loisir (tourisme), les aéroclubs ainsi que les vols privés d'avions d'entreprise. Elle exclut outre les vols réguliers, les vols charters et les taxis aériens, le travail aérien (épandage agricole, lutte contre l'incendie, surveillance aérienne par les douanes ou la police) et la partie des vols d'affaires, exécutée à titre onéreux. Les aéronefs utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile et appartenant à l'État ne font pas non plus partie de l'aviation générale.

Toutefois, cette définition ne s'avère pas opérationnelle à l'échelle européenne pour définir des règles communes en matière de sécurité et concurrence alors que se développent de nouvelles activités avec des jets ultralégers (VLJ) ou des drones, dont la nature commerciale ou privée n'est pas toujours facile à établir. On constate également un manque de données globales et actualisées sur l'aviation générale. Cela a conduit la Commission Européenne à considérer globalement l'aviation générale et l'aviation d'affaires.

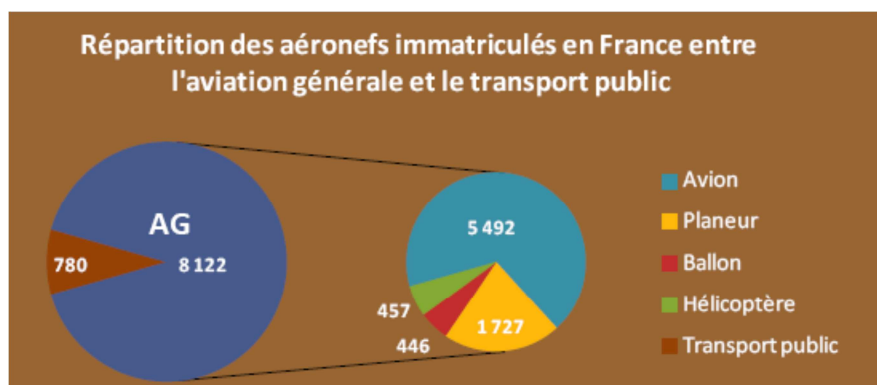
<sup>1</sup> Première étude sur les impacts socio-économiques de l'aviation générale et d'affaires en France – approche quantitative et qualitative – FNAM/DGAC – octobre 2013

Comme le montre la carte ci-après, ces aérodromes sont bien répartis et permettent un accès aux activités d'aviation générale sur l'ensemble du territoire, avec une densité moindre néanmoins dans le massif central et l'ouest de la France. Un peu plus des deux tiers sont ouverts à la circulation publique, les autres étant à usage restreint. L'équipement de ces plateformes est très variable et peut aller de simples pistes en herbe à des pistes revêtues (132) de longueur variable, d'une simple manche à air à un service de contrôle aérien d'aérodrome.

Sur certaines plateformes, la variété des activités et le grand nombre de mouvements enregistrés nécessitent d'assurer un contrôle aérien d'aérodrome. C'est le cas, par exemple, de Saint-Cyr l'Ecole qui dispose de deux pistes en herbe de moins de 900 mètres et accueille 1 250 pilotes répartis sur douze aéroclubs et une école de formation hélicoptère, ce qui représente plus de 70 000 mouvements par an.

D'une plateforme à l'autre, les activités pratiquées sont très diverses :

- loisirs aéronautiques (1400 aéroclubs, 85 000 adhérents) : pilotage d'avions, d'ultralégers motorisés ULM, voltige, vol à voile, pilotage d'hélicoptère, aérostats, parachutisme, aéromodélisme ;
- formations au pilotage (45 500 pilotes et 18 300 élèves tous types confondus) ;
- garage et accueil d'avions privés (2500 avions) ;
- travail aérien : publicité aérienne, photographie aérienne, épandage agricole, lutte contre les incendies, transport de charges à l'élingue, secours-évacuations sanitaires.

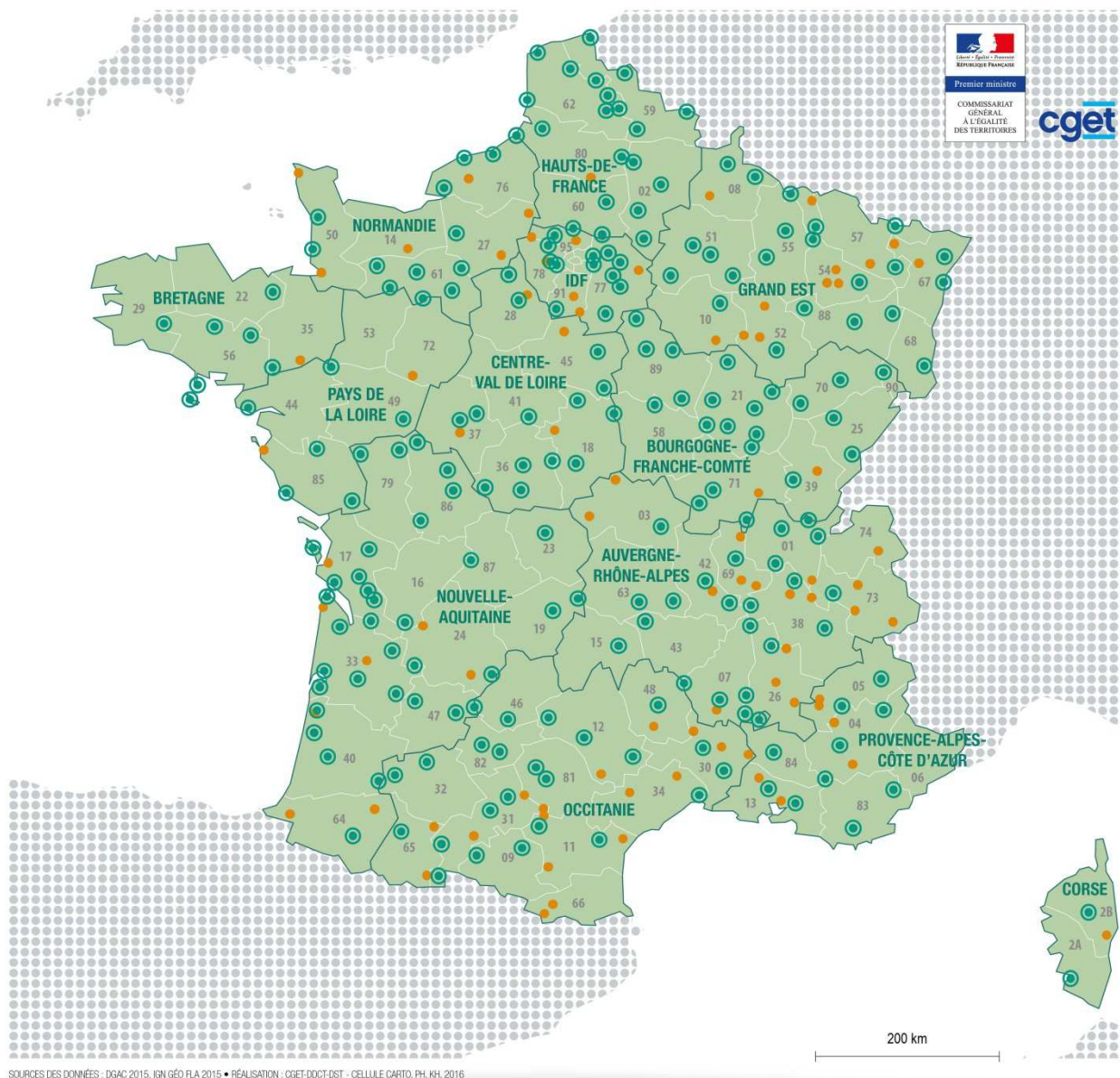


Source : données OSAC 2011

A titre d'illustration, l'aérodrome de Bordeaux Mérignac<sup>2</sup>, géré par la Communauté de communes de Montesquieu, accueille les activités suivantes : centre de maintenance, aéromodélisme, ULM, vol à voile, vol moteur comprenant formation, tourisme aérien, voltige, construction amateur, travail aérien (photo, publicité). Cela représente près de 40 000 mouvements annuels, 47 avions et hélicoptères, 20 planeurs, 700 usagers, deux écoles de pilotage, un aéroclub pour un équipement sur 86 hectares comprenant deux pistes de 800m, 16 bâtiments et une station de ravitaillement en carburant.

Les activités d'aviation générale sont également très présentes dans les deux catégories d'aéroports étudiées dans le rapport, à savoir les aéroports d'aviation d'affaires et d'aviation générale, et dans certains aéroports commerciaux.

<sup>2</sup> Source : étude FNAM précitée.



## AÉROPORTS D'AVIATION GÉNÉRALE

● **209** aéroports ouverts à la circulation aérienne publique



● **83** aéroports agréés à usage restreint



## Les enjeux de la préservation de ce maillage

### *Des infrastructures de loisirs sources de vocations aéronautiques*

La contribution de l'aviation légère à la formation des jeunes sur l'ensemble du territoire est reconnue. Nombre de pilotes de compagnies et d'ingénieurs en aéronautique se sont orientés vers cette carrière à la suite de leur formation au pilotage en aéro-club. La pratique du pilotage dans un environnement humain et technique particulier est de plus un facteur de discipline et d'intégration sociale.

Comme le rappelle l'étude précitée de la FNAM, la France représente aujourd'hui la 2<sup>ème</sup> population de pilotes au monde. Par ailleurs l'aéronautique, principal atout à l'exportation de notre pays<sup>3</sup>, comprend un secteur dynamique de construction d'aéronefs d'aviation d'affaires, d'aviation générale et d'hélicoptères.

**Les constructeurs d'aéronefs de l'aviation générale et d'affaires**  
Seuls quatre avionneurs subsistent aujourd'hui en France : Daher-Socata, Dassault Aviation, Robin Aircraft et Isoire Aviation. De par leur savoir-faire, transmis de génération en génération, ils ont acquis la part de marché la plus importante au niveau européen, 65%, soit plus de 580 M€ de valeur commerciale générée en 2010. (Sources ASD/EGAMA)

Enfin, s'il crée peu d'emplois directs, un terrain d'aviation légère contribue à l'animation et à la vie locale.

Récemment encadré, le coavionnage est susceptible d'accroître la fréquentation de ces plateformes finement réparties sur le territoire.

La commercialisation prochaine d'avion-école à propulsion électrique, tels que le modèle E FAN conçu par Airbus Group Innovation, est de nature à limiter considérablement les nuisances pour le voisinage des formations au pilotage.

### *Des plateformes menacées par l'urbanisation ou des projets économiques*

Le transfert de propriété et de gestion d'aéroports aux collectivités locales dans le cadre de l'article 28 modifié de la loi n°2004-809 relative aux libertés et responsabilités locales, a profondément modifié la vocation de certains d'entre eux. Responsables désormais de la stratégie de développement de l'aéroport, de la détermination du régime de gestion et de l'organisation de son financement, certaines collectivités ont en effet opté pour un choix radicalement différent.

L'aérodrome de Thionville-Yutz (Moselle) a été fermé en 2013, la collectivité arguant de la dangerosité de l'aérodrome progressivement encerclé par l'urbanisation et souhaitant transformer les 36 ha en un grand complexe de loisirs accessible à tous les habitants. La section avion de l'aéroclub de la Basse Moselle a initialement migré vers l'aérodrome de Verdun-Sommedieu (55) situé à 90 km, et la section vol à voile vers l'aérodrome de Nancy-Malzéville (54) situé à 83 km, avant de finalement se regrouper sur l'aérodrome de Chambley (54). La société LORAVIA de maintenance aéronautique de planeur et d'ULM s'est installée à Bertrange (57), sans plate-forme ULM connue.

---

<sup>3</sup> La France est classée deuxième exportateur mondial avec 22 % des parts du marché mondial, après les États-Unis (35 %).

A Romilly sur Seine (Aube), l'aérodrome a été fermé à compter du 1er août 2011, la Communauté de communes des Portes de Romilly souhaitant aménager les 170 ha de l'aérodrome pour l'accueil d'une centrale photovoltaïque, de structures commerciales, artisanales et industrielles, afin de créer des emplois.

A la suite de la démarche commune du club des propriétaires privés d'aéronefs, de l'aéroclub, du club ULM et de celui d'aéromodélisme et de l'engagement financier de la collectivité, l'activité avion a pu être transférée sur l'aérodrome de Troyes-Barberey (10), situé à 40 km tandis que les activités ULM et d'aéromodélisme sont maintenues localement tant qu'elles demeurent compatibles avec les nouveaux aménagements. A l'issue, la plate-forme ULM et la plate-forme d'aéromodélisme seront déplacées par la collectivité sur un autre site.

Pour étudier l'impact de la fermeture d'aéroports et des transferts d'activités d'aviation de loisir, la DGAC s'est dotée d'un outil de géolocalisation simultanée des usagers, des riverains et des zones touchées par une activité. Celui-ci permet de mesurer l'accessibilité aux équipements de loisir aéronautique, les zones d'attraction des aérodromes, l'importance de la fréquentation d'un aérodrome et le potentiel d'activité d'un terrain d'aviation et ainsi de faciliter le maintien d'une infrastructure propre à assurer à l'ensemble de la population française l'accessibilité de la pratique de l'aviation de loisir.

### *Des pistes pour réduire les coûts d'exploitation d'un aérodrome*

L'association des aérodromes français (AAA), fondée en 2010, qui regroupe les propriétaires et gestionnaires de petits et de moyens aérodromes, a pour mission de conseiller et d'accompagner les propriétaires et les gestionnaires d'aérodromes. Elle a élaboré un « guide du propriétaire et du gestionnaire d'aérodrome » pour favoriser une gestion « plus facile, plus sûre et moins coûteuse ». Selon l'association, le fonctionnement de telles plateformes est de l'ordre d'une cinquantaine de milliers d'euros par an.

Son délégué général, Pascal Chauvy, s'est proposé, pour la mission, de fournir des exemples de mesures que peuvent prendre les collectivités territoriales pour équilibrer et optimiser le budget d'un aérodrome :

- l'augmentation des montants des AOT et des redevances d'atterrissage,
- l'installation de systèmes d'identification automatisés des aéronefs pour la perception des redevances d'atterrissage,
- l'optimisation des recettes du domaine : location de salles de réunion, mise à disposition du site à titre onéreux pour des manifestations installation d'un restaurant, d'un hôtel...,
- la réduction du domaine de l'aérodrome à ce qui est nécessaire à l'activité aéronautique,
- la vérification des modalités de calcul pour l'établissement du montant de l'impôt foncier,
- la recherche de contrats d'assurances adaptés au meilleur prix,
- les groupements de commande,
- la mutualisation de moyens matériels avec un aérodrome voisin,
- la mise à disposition d'agents ou de matériels par d'autres aérodromes,
- le transfert de la propriété de la station d'avitaillement à une société pétrolière,
- l'appartenance à un réseau de conseils administratifs, juridiques et techniques.