



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Rapport n° 014379-01  
Août 2022

# Perspectives de développement de la plateforme aéroportuaire de Vatry (Marne)

Michel Lamalle - CGEDD  
(coordonnateur)  
François Noisette - CGEDD

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

**Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport**

<b>Statut de communication</b>	
<input type="checkbox"/>	<b>Préparatoire à une décision administrative</b>
<input type="checkbox"/>	<b>Non communicable</b>
<input type="checkbox"/>	<b>Communicable (données confidentielles occultées)</b>
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Communicable</b>

# RAPPORT – VATRY

## Sommaire

Résumé.....	5
Liste des recommandations.....	7
Introduction .....	8
<b>1 Vatry, un aéroport disposant d’atouts pour se spécialiser dans le transport aérien de marchandises .....</b>	<b>10</b>
1.1 Un site bien adapté.....	10
1.1.1 Un site bien desservi par la route.....	10
1.1.2 Un site embranché ferroviaire.....	10
1.1.3 Un site relativement éloigné des populations environnantes.....	11
1.2 Un aéroport bien équipé .....	11
1.3 La proximité d’une plateforme logistique.....	12
1.4 Conclusion.....	14
<b>2 Des points faibles à atténuer pour donner à l’aéroport une chance de pouvoir se développer .....</b>	<b>16</b>
2.1 Malgré ses atouts, l’aéroport de Vatry peine à asseoir son développement.....	16
2.1.1 Historique du développement de l’aéroport - évolution des activités .....	16
2.1.2 Activités actuelles concernant le transport de marchandises .....	17
2.1.3 Un aéroport aujourd’hui déficitaire, dont l’équilibre financier doit être recherché.....	18
2.2 Les services régaliens nécessaires à l’activité de l’aéroport peuvent créer des contraintes.....	19
2.3 La plateforme logistique, un pôle à optimiser .....	20
2.3.1 Une offre extensive indifférenciée.....	20
2.3.2 Une insertion territoriale à conforter .....	21
2.3.3 Réserves foncières pour la zone cargo .....	22
<b>3 De la nécessité de clarifier les enjeux et d’identifier les questions stratégiques pour chacun des acteurs.....</b>	<b>25</b>
3.1 Opportunités concernant le développement d’un aéroport orienté vers le transport	

de marchandises.....	25
3.2 Une articulation à trouver entre le développement de l'aéroport et celui de la zone logistique.....	26
3.2.1 Des synergies à mobiliser par un pilotage mieux coordonné .....	26
3.2.2 Des enjeux environnementaux à l'échelle de l'ensemble du site .....	27
3.3 Des enjeux et une stratégie de développement de l'aéroport qui devraient dépasser le seul niveau local.....	28
3.3.1 Des enjeux locaux, régionaux et nationaux à prendre en compte .....	28
3.3.2 Un statut et une gouvernance de l'aéroport à adapter aux enjeux de développement .....	29
3.4 Principaux éléments d'une stratégie de développement de l'aéroport .....	31
<b>4 Scénarios possibles et conditions de mise en œuvre .....</b>	<b>32</b>
4.1 Deux scénarios contrastés de développement de l'aéroport .....	32
4.1.1 Scénario n° 1 .....	32
4.1.2 Scénario n° 2 .....	34
4.2 Analyse de la pertinence des axes de développement envisagés par l'aéroport.....	36

## **ANNEXES**

### **Annexe 1 - Historique et état des lieux**

### **Annexe 2 - Le transport aérien de marchandises**

### **Annexe 3 - Logistique terrestre**

### **Annexe 4 - Analyse des contraintes apportées par les services régaliens nécessaires à l'aéroport**

### **Annexe 5 - Lettre de commande**

### **Annexe 6 - Liste des personnes rencontrées**

## Résumé

Le projet de développement de l'aéroport de Vatry prévoyait depuis sa création, en 1995, la constitution d'une plateforme multimodale consacrée au transport de marchandises. Force est de constater que ce projet ne s'est jusqu'ici pas concrétisé et que l'aéroport peine à asseoir son développement et à trouver sa rentabilité.

La crise sanitaire lui a permis d'augmenter substantiellement son trafic en 2020 et 2021. De manière générale, celle-ci a modifié les perspectives de développement du fret aérien, et notamment du trafic tout cargo (vols ne transportant que des marchandises). Plusieurs facteurs semblent favorables à la poursuite du développement de l'activité de fret aérien à court terme (d'ici à 2024). La question qui a été posée à la mission était de savoir si l'aéroport de Vatry peut profiter de cette conjoncture favorable pour réaliser son projet initial.

L'aéroport de Vatry dispose de fait de nombreux atouts pour accueillir une activité de transport de marchandises :

- sa localisation, ni trop près, ni trop loin de Paris, proche de l'Allemagne et des pays du Benelux qui génèrent des flux de marchandises importants ;
- un site bien desservi par la route, embranché fer et relativement éloigné des populations environnantes qui permet d'envisager le développement de ses activités, de jour comme de nuit ;
- un aéroport bien équipé (avec notamment l'une des pistes les plus longues de France et des terminaux cargo permettant d'accueillir tous types de fret) ; ses infrastructures et ses équipements lui permettent ainsi, sans investissement lourd, de traiter jusqu'à 150 000 tonnes environ ;
- la proximité immédiate d'une zone logistique de superficie très importante.

La mission a toutefois constaté que la zone logistique est actuellement commercialisée et gérée de manière indépendante et étanche par rapport à l'aéroport. Or, elle considère que cette proximité ne constituera vraiment un atout pour le développement des activités de transport aérien de marchandises que si elle est valorisée par une offre et une gestion coordonnées des espaces et des services adaptés.

Même si les tendances de moyen et long termes sont plus incertaines, la mission considère que le contexte actuellement plutôt favorable au développement du transport aérien de marchandises laisse à Vatry une fenêtre d'opportunité de deux à trois ans pour concrétiser son projet.

Pour la mission, la première étape devrait être consacrée à la recherche de l'équilibre financier de l'aéroport, hors subventions (qui pourrait être atteint avec un trafic de 100 000 tonnes).

Elle formule par ailleurs plusieurs recommandations destinées à renforcer les chances de succès du projet :

- gérer les espaces de l'aéroport et de la zone logistique de manière stratégique et optimale de manière à constituer un « écosystème » global favorable au transport aérien de marchandises ; se doter notamment d'un schéma directeur aéroportuaire afin de préserver les surfaces dont les opérateurs auront besoin à proximité de la piste ; développer les services communs indispensables au bon fonctionnement et à l'attractivité d'un grand parc logistique, dont une partie sera dévolue au cargo aérien ;
- adapter la gouvernance et le statut de l'aéroport à la prise en compte de l'ensemble des enjeux de développement et de pilotage stratégique de l'aéroport (élargissement du conseil d'administration, préparation de l'entrée éventuelle au capital d'acteurs importants du fret aérien).

La mission invite également l'ensemble des pouvoirs publics concernés aux niveaux local, régional et national à identifier leurs attentes et leurs engagements par rapport aux enjeux que représente, pour

chacun d'entre eux, le développement de l'aéroport de Vatry, et de les formaliser dans un protocole commun.

Les services régaliens indispensables au fonctionnement de la plateforme aéroportuaire (contrôles du trafic aérien, douaniers, phytosanitaires ou vétérinaires), devront en outre s'engager à accompagner les différentes étapes du développement de l'aéroport, de manière réaliste et proportionnée en formalisant des plans d'action sous l'égide du Préfet de la Marne.

La mission conseille également d'engager une démarche de « verdissement » de l'aéroport, complémentaire de la prise en compte des enjeux de biodiversité de l'ensemble du site.

À titre illustratif, la mission a étudié deux scénarios possibles et contrastés de développement de l'aéroport de Vatry en précisant leurs conditions de mise en œuvre, ainsi que leurs avantages, inconvénients, facteurs de succès, et risques respectifs.

Le premier repose sur un partenariat avec un utilisateur principal de l'aéroport (intégrateur de fret express ou acteur du e-commerce), capable de porter la responsabilité et l'essentiel du financement de son développement. Ce scénario pourrait éventuellement aller jusqu'à la privatisation d'usage et de propriété de l'aéroport. Un tel scénario pourrait également être mis en œuvre, le cas échéant, pour transférer à Vatry l'activité d'un utilisateur qui ne pourrait pas ou plus être exercée à Paris-Charles de Gaulle, faute d'espace suffisant ou de créneaux de nuit ou si les activités nocturnes devaient être un jour limitées sur cet aéroport.

Le second scénario consiste à construire progressivement, à Vatry, un « écosystème » favorable au développement du transport de marchandises aériennes reposant sur des partenariats avec une pluralité d'opérateurs et d'utilisateurs de la plateforme. Les démarches commerciales pertinentes actuellement engagées par la direction de l'aéroport en sont une première composante. Ce scénario devrait être mis en œuvre à court terme pour pouvoir atteindre l'équilibre financier, condition permettant d'attendre une opportunité de concrétiser le premier scénario. Sa difficulté principale est l'atteinte du seuil minimal d'activité (nombre de vols et de destinations, flux de marchandises à l'import et à l'export, niveaux de service assurés) au-delà duquel l'aéroport deviendra naturellement attractif.

Les deux scénarios dépendront des opportunités qui se présenteront et de la capacité de l'aéroport à les saisir.

## Liste des recommandations

- Recommandation 1. (État, région Grand-Est, département de la Marne, SNCF Réseau) : objectiver le problème de capacité de la ligne de fret et, le cas échéant, préparer un plan d'action visant à relever le plafond quotidien de circulations dans les meilleurs délais. .... 11**
- Recommandation 2. (Aéroport) : se donner comme objectif prioritaire à court terme d'atteindre l'équilibre financier, hors subventions..... 18**
- Recommandation 3. (Services régaliens compétents, préfet de la Marne) : définir, sous l'égide du préfet de la Marne, des plans d'action, permettant de répondre, en temps utile et de manière adaptée et proportionnée, aux demandes de l'aéroport, en précisant les contraintes de mise en œuvre progressive. ....20**
- Recommandation 4. (DGAC) : poursuivre la politique de soutien au développement de l'aéroport de Vatry et, en particulier, examiner favorablement les demandes de droits de trafic concernant la desserte de cet aéroport, sauf impératif de sécurité ou de protection d'intérêts français majeurs. ....20**
- Recommandation 5. (Département de la Marne et Châlons Agglo) : coordonner étroitement les développements des zones d'activités à vocation logistique, tant en termes de programmation que de mise sur le marché. ....21**
- Recommandation 6. (Département de la Marne et Châlons Agglo) : initier et soutenir un club d'entreprises capable de prendre en charge les services communs indispensables au bon fonctionnement et à l'attractivité d'un grand parc logistique. ....22**
- Recommandation 7. (Aéroport et Département de la Marne) : compléter le plan de développement global et d'implantation écologique par un schéma directeur aéroportuaire incluant le secteur ZA de la ZAC n° 1 et une stratégie de portage foncier et immobilier dans la zone cargo.....24**
- Recommandation 8. (Aéroport, État, Collectivités territoriales concernées) : adapter la gouvernance et le statut de l'aéroport à la prise en compte de l'ensemble des enjeux de développement et de pilotage stratégique de l'aéroport de Vatry (élargissement du conseil d'administration, signature d'un protocole associant toutes les parties publiques concernées par le devenir de la plateforme, préparation de l'entrée au capital d'acteurs importants du fret aérien).....31**
- Recommandation 9. (Business France) : engager une étude de marché sur les stratégies et les besoins des grands acteurs étrangers du fret express, et notamment les intégrateurs et les chargeurs de e-commerce, visant à identifier des cibles à prospecter et préciser les stratégies d'approche. ....34**
- Recommandation 10. (Aéroport, Collectivités territoriales concernées) : engager sans attendre la construction progressive, à Vatry, d'un « écosystème » favorable au développement du transport de marchandises aériennes, incluant la zone logistique. ....36**

## Introduction

Le projet de développement de l'aéroport de Vatry prévoyait depuis sa création, en 1995, de consacrer la majeure partie de son activité au transport de fret aérien et à la logistique, avec l'ambition de créer une plateforme multimodale. Il prévoyait notamment l'implantation d'entreprises sur l'aéroport ou sur la zone logistique qui le jouxte et un trafic de fret qui devait atteindre 150 000 tonnes en 2010.

Ce plan de développement ne s'est pas concrétisé. Le trafic marchandises a atteint son maximum en 2008 avec 40 000 tonnes, mais est retombé à moins de 3 000 tonnes en 2019. Le volume escompté pour 2020 était d'environ 7 400 tonnes, soit la moyenne des six années précédentes (cf. annexe 1, § 1.2.1).

La crise sanitaire a permis d'augmenter substantiellement son trafic en 2020 et 2021 en réalisant notamment des transports de fret médical – masques – et pharmaceutique et d'atteindre un peu plus de 30 000 tonnes en 2021. L'aéroport a également permis, avec l'appui de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC), d'accueillir la compagnie Qatar-Airways pour des vols cargo supplémentaires en dérogation de l'accord aérien en vigueur (cf. annexe 1, § 1.2.5).

De manière générale, la crise sanitaire a modifié les perspectives de développement du fret aérien, et notamment du fret tout cargo (cf. annexe 2, § 2).

Jusqu'en 2019 inclus, le fret aérien était majoritairement transporté dans les soutes des avions de transport de passagers et certaines compagnies, comme Air France et Lufthansa avaient fait le choix de réduire l'activité et la flotte de leurs filiales spécialisées tout cargo. Les constructeurs Airbus et Boeing avaient également fortement diminué l'activité des chaînes de fabrication d'avions cargo.

À la sortie de la période de confinement, à partir de mai 2020, l'assouplissement des règles sanitaires, la reprise progressive de l'activité économique, l'intensification du e-commerce et la nécessité d'acheminer des masques et du matériel médical ont permis à la demande de transport de marchandises par voie aérienne de redémarrer très rapidement, contrairement à celle du transport de passagers. À la fin de l'année 2020, le trafic de fret aérien avait pratiquement retrouvé son niveau d'avant la crise.

Plusieurs facteurs semblent favorables à la poursuite du développement de l'activité de fret aérien à court terme (d'ici à 2024) : la poussée du e-commerce dont les délais courts favorisent le transport aérien ; la désorganisation que connaît actuellement le transport maritime suite à la crise sanitaire et à la guerre entre la Russie et l'Ukraine ; et le déficit de capacité de transport aérien par rapport à la demande, qui assure, pour l'instant, une bonne rentabilité pour les compagnies aériennes (cf. annexe 2, § 2.3.).

Même si les tendances de moyen et long termes sont plus incertaines, la question se pose de savoir si l'aéroport de Vatry peut profiter de cette conjoncture favorable pour valoriser ses atouts et réaliser son projet initial de plateforme multimodale de fret.

C'est la question que le ministre chargé des transports a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) d'examiner (cf. la lettre de commande du 23 mars 2022 jointe en annexe 5).

Pour ce faire, la mission s'est efforcée d'objectiver les atouts de l'aéroport de Vatry (première partie du rapport).

Elle a ensuite examiné ses points faibles, ainsi que les contraintes apportées en particulier par les principaux services publics indispensables au fonctionnement de la plateforme aéroportuaire (contrôle de la navigation aérienne, sûreté, douanes, inspections vétérinaires et phytosanitaires...) de l'aéroport de Vatry, en précisant les évolutions souhaitables et possibles permettant de lui donner une chance de se développer (deuxième partie du rapport).

La mission s'est également efforcée de clarifier les enjeux et d'identifier les questions stratégiques pour chacun des acteurs (troisième partie du rapport).

Elle a évalué les opportunités pour l'aéroport de se développer dans un contexte concurrentiel (avec les aéroports de Liège, de Luxembourg et de Paris-Charles de Gaulle), précisé l'articulation entre le développement de l'aéroport et celui de sa zone logistique et dégagé les principaux éléments d'une stratégie de développement de l'aéroport.

Enfin, la mission a tenté de décrire des scénarios possibles de développement de l'aéroport de Vatry en analysant leurs avantages, inconvénients et risques respectifs, ainsi que leurs conditions de mise en œuvre et de succès. Elle les a confrontés aux axes de développement envisagés par la plateforme (quatrième et dernière partie du rapport).

Pour ses travaux, la mission a conduit une trentaine d'entretiens avec un panel très large d'acteurs, parmi lesquels, les services de l'État et les collectivités locales concernés, les responsables de l'établissement public de gestion de l'aéroport de Vatry, de nombreux opérateurs de transport de marchandises et de logistique multimodale (cf. annexe 6). Elle s'est également rendue sur les aéroports de Liège et de Luxembourg, qui sont deux références européennes pour le transport de fret aérien.

# 1 Vatry, un aéroport disposant d'atouts pour se spécialiser dans le transport aérien de marchandises

## 1.1 Un site bien adapté

L'Aéroport de Paris-Vatry, situé sur le territoire des communes de Bussy-Lettrée, Haussimont et Vassimont-et-Chapelaine dans le département de la Marne, est implanté sur une ancienne base militaire de l'OTAN construite entre 1953 et 1956.

### 1.1.1 Un site bien desservi par la route

L'aéroport se trouve à 25 km au Sud-Ouest de Châlons-en-Champagne, à 71 km au Sud-Est de Reims, à 62 km au Nord de Troyes et à 160 km à l'Est de Paris.

Il est facilement accessible par la route (cf. annexe 1, § 2.2). En effet, il est desservi par la RD977 qui relie Châlons-en-Champagne à Troyes et il est relié par une bretelle directe à l'échangeur n° 19 « Vatry Europort » permettant d'accéder à l'axe Nord-Sud que constitue l'autoroute à péage A26-E17.

Cette dernière permet de rejoindre rapidement l'A4-E50 au Nord de Châlons-en-Champagne, qui constitue un axe Est-Ouest rapide entre Paris et Strasbourg. La RN4 reliant Paris à Nancy constitue un autre axe Est-Ouest qui passe à proximité de l'aéroport, au Sud.

### 1.1.2 Un site embranché ferroviaire

La zone logistique de l'aéroport (actuellement, les ZAC n° 1 et 2) est embranchée fer sur une ligne capillaire fret reliant Coolou au Sud-Est de Châlons-en-Champagne à Luyères à une dizaine de kilomètres au Nord de Troyes. L'annexe 1, § 2.3. détaille les présentes analyses.

Cet accès ferroviaire constitue un véritable atout pour la zone logistique, actuellement sous-évalué. Les installations de l'aéroport proprement dites ne sont actuellement pas embranchées. Les flux de marchandises ne sont actuellement pas suffisants pour justifier un tel raccordement. Mais à l'avenir, il pourrait l'être si l'activité cargo et logistique se développait suffisamment, ce qui permettrait de diminuer les pré- et post-acheminements routiers. Le train pourrait par ailleurs être utilisé pour approvisionnement les citernes de kérosène utilisées pour l'avitaillement des aéronefs sur l'aéroport (cf. § 1.2. ci-dessous).

La ligne capillaire à laquelle est embranchée la zone logistique est une voie unique, non électrifiée, réservée au fret et d'une longueur de 77 km, utilisée par des céréaliers et pour la desserte ferroviaire du Camp militaire de Mailly. Le trafic annuel est d'environ 400 000 tonnes de fret, plus une trentaine de trains militaires. Il s'agit d'un des capillaires fret les plus importants en Région Grand Est, qui fait actuellement l'objet de discussions entre SNCF Réseau, l'État et les collectivités territoriales concernées, afin de financer les travaux nécessaires à son maintien en service (renouvellement de traverses, de ballast, réfection d'ouvrages d'art et de passages à niveau)<sup>1</sup>.

L'utilisation de cette ligne est soumise à un certain nombre de limitations liées à son mode particulier d'exploitation (ligne à voie unique, non équipée de signalisation et sans débouché au Sud) : la vitesse y est ainsi limitée à 40 km/heure et le nombre de circulations à 4, soit deux trains aller-retour par jour

---

<sup>1</sup> Le montant des travaux nécessaires, répartis sur la période 2023-2026, est évalué à une quarantaine de M€. L'entretien de la ligne représentera par ailleurs un coût annuel de 1,3 M€ sur 10 ans qui devront être supportés par les usagers de la ligne. La première phase de travaux, d'un montant de 20,06M€ est financée par l'État (46 %), la région Grand Est (27,5 %), le département de la Marne (12,5 %), le département de l'Aube (12,5 %), la communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne (1 %) et la communauté de communes de la Moivre à la Coole (0,5 %). La seconde phase devrait être financée en 2024-2025.

ouvert. Les travaux de rénovation de la ligne en cours de discussion n'ont pas pour objet d'améliorer les performances, ni de lever les limitations d'utilisation actuelle de la ligne.

L'embranchement ferroviaire n'est actuellement pas utilisé par les entreprises de la zone logistique de l'aéroport. Toutefois, certaines entreprises envisagent de le faire à raison d'un à deux trains par jour. Bien que cela ne soit pas directement l'objet de la mission, il paraît nécessaire d'appeler l'attention sur le fait que la ligne de capillaire fret sur laquelle est embranché l'aéroport pourrait connaître un problème de capacité dans le cas où ces projets d'utilisation par les entreprises implantées sur la zone logistique viendraient à se concrétiser.

Indépendamment des discussions concernant la rénovation de la ligne, qui sont en tout état de cause nécessaires au maintien en service du capillaire fret, des discussions pourraient être utilement engagées avec SNCF réseau pour objectiver le problème de capacité éventuel et identifier les solutions permettant, le cas échéant, de le résoudre.

**Recommandation 1. (État, région Grand-Est, département de la Marne, SNCF Réseau) : objectiver le problème de capacité de la ligne de fret et, le cas échéant, préparer un plan d'action visant à relever le plafond quotidien de circulations dans les meilleurs délais.**

### 1.1.3 Un site relativement éloigné des populations environnantes

La faible densité de population (7 habitants au km<sup>2</sup>) autour de l'aéroport limite très fortement ses impacts environnementaux et sociaux. Ainsi, les nuisances sonores n'affectent qu'un nombre limité d'habitations. Cette situation constitue indéniablement un atout pour l'aéroport qui peut notamment envisager de développer ses activités, de jour comme de nuit (cf. annexe 1, § 2.1.).

## 1.2 Un aéroport bien équipé

Les équipements et les services assurés par l'aéroport de Paris Vatry sont détaillés à l'annexe 1, § 3.1. L'aéroport est un aéroport de catégorie A au sens de l'article R222-5 du code de l'aviation civile (« aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances »). De fait, il peut être accessible 24h/24, 7j/7 et est ouvert de 7 heures à 21 heures, avec extension possible sur demande.

Sa piste, l'une des plus longues de France (3 860 m), lui permet d'accueillir de très gros porteurs (du type de l'Airbus A380). Celle-ci dispose d'équipements permettant un atterrissage dans des conditions météorologiques dégradées, notamment en conditions de faible visibilité.

L'aéroport dispose par ailleurs :

- d'un parking avions de 90 000 m<sup>2</sup> pouvant accueillir une cinquantaine d'appareils ;
- d'un terminal passagers de 4 500 m<sup>2</sup>, avec deux salles d'embarquement, des parkings gratuits (1 300 places) et payants (450 places) ;
- de deux terminaux cargo ayant un accès proche de la piste et totalisant 12 300 m<sup>2</sup> d'espaces de stockage et de palettisation dédiés au fret avec une capacité annuelle de l'ordre de 150 000 tonnes de fret :
  - le terminal 1 comprend 1 700 m<sup>2</sup> dédiés au fret sec et 2 500 m<sup>2</sup> de chambres froides à température dirigée adaptées au traitement du fret périssable ;
  - le terminal 2 comprend 8 100 m<sup>2</sup> dédiés au fret sec, 4 fosses à palettisation – quais de déchargement, des chambres dédiées aux matières dangereuses, au fret sensible (papier fiduciaire), radioactif ou explosif<sup>2</sup> ;

---

<sup>2</sup> Vatry est l'un des deux seuls aéroports français bénéficiant d'une dérogation pour les produits de Classe 1 (explosifs).

- d'un hangar de 2 422 m<sup>2</sup> permettant d'accueillir des avions pour des opérations de maintenance en ligne et de maintenance approfondie, ainsi que des espaces de bureaux et de stockage de pièces et matériels de maintenance.

Par ailleurs, l'aéroport assure les services suivants :

- l'exploitation et l'entretien de la plateforme ;
- des services au bénéfice des compagnies aériennes :
  - le Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies des Aéronefs – SSLIA - (Protection incendie de la plateforme niveaux 5 et 7 publiés, niveau 9 sur demande, H24) ;
  - l'assistance en escale pour les compagnies qui ne pratiquent pas l'auto-assistance ;
  - le dégivrage et l'avitaillement des aéronefs en kérosène (capacité de stockage de 660 000 litres) ;
  - les services d'information de vol et d'alerte (Air Flight Information Services) en dehors des heures pendant lesquelles le contrôle aérien est assuré par les services de la direction de la sécurité de la navigation aérienne (DSNA), cf. annexe 4, § 3.3. ;
- une offre complète de services comprenant la manutention, l'assistance cargo, la documentation, la constitution et la sécurisation des palettes et toutes les activités liées au transit de marchandises, l'entreposage sous douane.

Les services de l'État y assurent par ailleurs les contrôles inhérents au transport de passagers et de marchandises (contrôle du trafic aérien, contrôles douaniers, de sûreté) ou au transport de marchandises (contrôles phytosanitaires ou vétérinaires) - cf. annexe 4. L'aéroport est un point de contrôle frontalier (PCF).

Globalement, le dimensionnement des infrastructures et la proximité entre la piste et les aérogares assure un temps de roulage réduit (en moyenne cinq minutes). Celle entre la piste et les parkings, d'une part, et les terminaux cargo, d'autre part, garantissent des temps de passage bord à quai réduits et de traitement courts comparativement à de grandes plateformes (quelques heures contre quelques jours).

Il faut cependant noter que la capacité de stockage de kérosène de 660 m<sup>3</sup> est insuffisante<sup>3</sup>. Les cuves sont alimentées par voie routière, depuis un dépôt situé à 35 km de l'aéroport (un dépôt situé à 5 km n'est pas mobilisé, car il ne dispose pas de réservoir de kérosène). Cette situation surenchérit le coût de l'avitaillement sur l'aéroport de Vatry pour les compagnies aériennes. Elle pourrait aussi poser problème en cas de croissance du trafic, ou de difficulté même passagère sur le dépôt. Les solutions envisageables sont :

- l'ajout de cuves supplémentaires ;
- l'aménagement du dépôt le plus proche de Vatry pour traiter du kérosène ;
- l'approvisionnement par train, permettant le stationnement de quelques wagons citerne en réservoir complémentaire (étude de faisabilité en cours) ;
- l'acheminement du kérosène du dépôt de Vatry à l'aéroport par pipeline.

### 1.3 La proximité d'une plateforme logistique

En 1992, la décision du département de la Marne de créer l'aéroport de fret s'inscrit dans la volonté de créer un pôle logistique multimodal de premier rang. Une zone d'activité de près de 1 000 ha est créée de toute pièce au nord et à l'est de l'aéroport, en reprenant d'ailleurs quelques emprises qui ne sont pas directement nécessaires aux activités aériennes.

---

<sup>3</sup> La capacité des cuves de l'aéroport de Vatry ne permet d'avitaillement qu'une poignée d'appareils gros porteurs (si la capacité des réservoirs d'un B737 est de 20 000 litres environ, celle d'un B747-400 F est de plus de 200 000 litres). Or, en période de forte activité le nombre de rotations d'aéronefs sur la plateforme peut monter à 7 par jour, la moyenne étant de 2 à 3 par jour.

Le département prend des initiatives fortes pour structurer ce projet (cf. annexe 1, § 1.3.) :

- déclaration d'intérêt public de la plate-forme logistique dans son ensemble ;
- constitution d'une réserve foncière couvrant l'intégralité du site ;
- création d'un accès dédié à partir de l'autoroute A26 (échangeur n° 19 « Vatry Europort ») ;
- engagement des zones d'aménagement concerté (ZAC) n° 1 et 2 en 1997 et 1999 ;
- création d'embranchements ferrés pour les ZAC n° 1 et 2.

Il confie la commercialisation des deux premières ZAC à la société d'économie mixte SAEM Paris Champagne (cf. annexe 1, § 1.1.) créée pour aménager et exploiter l'aéroport et la zone logistique. Transférées à la SEVE, société associant des capitaux privés canadiens et français, les concessions d'aménagement sont finalement résiliées respectivement en 2003 et 2006 et le Département reprend la responsabilité de l'aménagement et de la gestion des deux ZAC en régie.



Figure 1 : plan d'ensemble du site logistique de Vatry  
Source : Département de la Marne

Après une première phase d'installations d'entreprises sur la ZAC n° 1, au nord des aérogares, la commercialisation du site est très lente entre 2001 et 2019, avec deux installations seulement : un centre de formation dans la ZAC n° 1 et des entrepôts de Norbert Dentressangle (désormais GXO Logistics) sur la ZAC n° 2. La commercialisation reprend vivement en 2019, avec l'arrivée du groupe Mosolf, une entreprise allemande de logistique de voitures. La commercialisation de la ZAC n° 2 serait en voie d'achèvement avec des perspectives de compromis de vente sur tous les terrains d'ici la fin 2022. Il reste des fonciers importants sur la ZAC n° 1.

Un zonage spécial a été défini pour les terrains proches de l'aéroport, réservés à des activités utilisatrices du fret aérien ou en lien direct avec les activités aériennes. Outre les terminaux cargo 1 et 2 exploités par l'aéroport, une entreprise de maintenance aérienne s'est installée début 2022 et un troisième terminal fret en bord de piste est sous compromis de vente avec ADM pour le compte de FTL Express, un transitaire de e-commerce à partir de la Chine. Les réserves foncières nécessaires à l'accueil éventuel d'un opérateur majeur (intégrateur...) sont ainsi préservées. Cependant, il faut noter l'absence de schéma directeur d'aménagement de ces secteurs permettant de garantir une utilisation optimale de l'espace et une bonne organisation des aires aéronautiques et des circulations de la manutention.

Tirant le constat de la bonne commercialisation des trois dernières années, le département a engagé en 2021 la création de la ZAC n° 3 pour renouveler le stock de foncier. Cette ZAC de 360 ha serait livrée en 2027. Il a aussi engagé l'élaboration d'un plan global de développement économique et écologique, visant à gérer les enjeux de biodiversité, importants, à l'échelle des 1 400 hectares.

Les entreprises installées sur le pôle sont, à quelques exceptions près, des entreprises de logistique, dans des secteurs variés : pharmacie, logistique générale, grande distribution, automobile. Aucune n'utilise la plateforme aérienne et aucune n'a encore utilisé les embranchements ferrés. Cependant, l'entreprise Mosolf prévoit d'importer les voitures produites en Allemagne et en Europe de l'Est par train ; elle a signé pour ce faire une convention avec le département et la SNCF (traction) et les tests sont en cours. Il en est de même de deux autres prospects.

1 200 employés travaillent sur le site, dont 20 % d'intérimaires environ. Avec un peu plus de 200 emplois, l'aéroport et les activités directement liées représentent un peu moins de 20 % de l'emploi total.

## 1.4 Conclusion

L'aéroport de Vatry dispose de nombreux atouts pour accueillir une activité de transport de marchandises :

- sa localisation, ni trop près, ni trop loin de Paris, bien desservie par la route et proche de l'Allemagne et des pays du Benelux qui génèrent des flux de marchandises importants ;
- un site embranché fer et relié à une ligne capillaire fret dont la pérennité est *a priori* assurée pour les dix prochaines années (sous réserve du financement de la seconde phase des travaux de rénovation) ;
- un site relativement éloigné des populations environnantes qui permet d'envisager le développement de ses activités, de jour comme de nuit ;
- l'une des pistes les plus longues de France, équipée pour pouvoir accueillir de très gros porteurs dans des conditions météorologiques dégradées, notamment par faible visibilité ;
- deux terminaux cargo bien équipés permettant d'accueillir tous types de fret : *General Cargo*, petits colis, denrées périssables tels que des produits d'origine animale ou végétale ou des produits pharmaceutiques (chambres froides à température dirigée), des animaux vivants, du fret sensible ou des matières dangereuses ;
- des temps de roulage et de traitement des marchandises réduits comparativement aux autres aéroports généralistes ou spécialisés fret ;
- la proximité d'une zone logistique de superficie importante jouxtant l'aéroport.

On constate cependant que la zone logistique est actuellement gérée de manière indépendante et étanche par rapport à l'aéroport. À ce jour, aucune entreprise des deux zones d'activité ne reçoit ou n'expédie de marchandises par avion. Aucune entreprise de gestion des activités au sol nécessaires au développement du fret aérien n'est installée sur le site : transitaire, manutentionnaire, transporteur, services aux équipages... Or, la mission considère que la proximité entre l'aéroport et la zone logistique

pourrait constituer un atout pour le développement d'une activité de transport de marchandises, aujourd'hui inexploitée et que la gestion de la zone logistique devrait donc être gérée de manière stratégique par rapport à cet objectif (cf. *infra* § 3.2. et annexe 3, § 4.1.).

L'embranchement ferroviaire constitue avant tout un atout pour la zone logistique aujourd'hui sous-évalué mais pourrait à l'avenir également présenter un intérêt pour l'aéroport proprement dit. En ce qui concerne la zone logistique, des entreprises qui y sont installées commencent à envisager d'utiliser l'embranchement ferroviaire. Comme expliqué au § 1.1.2. ci-dessus, la capacité de la ligne capillaire fret pourrait constituer rapidement une limite à la mise en œuvre de leurs projets, tels qu'ils sont actuellement exprimés.

La question de la capacité des cuves pour l'avitaillement des avions mise à part (cf. § 1.2. ci-dessus), l'aéroport dispose d'infrastructures et d'équipements qui lui permettent, sans investissement lourd, de pouvoir traiter jusqu'à 150 000 tonnes environ<sup>4</sup>. En particulier, les deux terminaux cargo sont dimensionnés et équipés (chambres froides, laboratoires pour les contrôles sanitaires...) pour accueillir des catégories très diversifiées de marchandises dans cette limite de tonnage. Au-delà, un changement d'échelle nécessitera des investissements supplémentaires (nouveaux terminaux) et une nouvelle organisation (l'aéroport ne pourra, par exemple, plus assurer la manutention et devra probablement la filialiser ou la sous-traiter à une ou plusieurs entreprises spécialisées<sup>5</sup>).

En attendant, seuls des investissements d'entretien des infrastructures existantes sont nécessaires. L'aéroport prévoit des investissements à hauteur de 6,276 M€ sur la période 2022-2024, dont 38 % seraient financés par le conseil départemental. L'essentiel (61 %) correspond à des travaux concernant le maintien en état de la piste et des appareils.

---

<sup>4</sup> Estimation par l'aéroport de Vatry.

<sup>5</sup> Cf. Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. Cette directive impose aux aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 3 millions de mouvements de passagers ou 75 000 tonnes de fret ou ayant enregistré un trafic supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret au cours de la période de six mois précédant le 1<sup>er</sup> avril ou le 1<sup>er</sup> octobre de l'année antérieure, d'ouvrir à la concurrence les services d'assistance «fret et poste» (le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit). Le nombre de prestataires peut être limité, mais pas à moins de deux.

## 2 Des points faibles à atténuer pour donner à l'aéroport une chance de pouvoir se développer

### 2.1 Malgré ses atouts, l'aéroport de Vatry peine à asseoir son développement

#### 2.1.1 Historique du développement de l'aéroport - évolution des activités

L'aéroport de Vatry est implanté sur une ancienne base militaire de l'OTAN construite entre 1953 et 1956. Sa première période d'exploitation commerciale débute au-début des années 1970, après le départ des forces armées, sous l'égide de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Châlons-en-Champagne et s'interrompt en 1986. En 1992, le conseil général de la Marne, sous l'impulsion de son président Albert Vecten, décide de construire une plate-forme multimodale autour d'un pôle logistique et d'une aérogare de fret. Celle-ci est inaugurée le 15 juin 2000. L'aéroport a été ouvert au trafic aérien international par arrêté du 26 juin 2000.

Le département de la Marne est devenu concessionnaire de l'aérodrome de Vatry en septembre 1997. Celui-ci lui a été transféré par l'État dans le cadre de la loi de décentralisation du 13 août 2004.

Dans un premier temps, l'exploitation, la gestion et le développement de la plate-forme aéroportuaire et de l'aérogare de fret ont été confiés par le département à la société privée SEVE (Société d'exploitation Vatry Europort), dans le cadre d'une procédure de délégation de service public. À la suite de la liquidation de cette société, en juillet 2016, le Conseil départemental de la Marne a décidé de reprendre la gestion de l'aéroport en créant un EPIC à personnalité morale et autonomie financière, l'Établissement Public de gestion de l'Aéroport Paris-Vatry – EPGAV.

L'aéroport a pris l'appellation de « Paris-Vatry » en septembre 2006, afin de mettre en avant la « proximité » de l'aéroport avec Paris et de le faire apparaître comme tel dans les recherches d'itinéraires<sup>6</sup>.

Dès le début de son exploitation commerciale, l'aéroport a été conçu pour être spécialisé dans le transport et le traitement du fret aérien avec la constitution d'un pôle multimodal (air/route/rail) couplé à un pôle logistique.

Dans la convention initiale, le délégataire avait pour objectifs d'atteindre un trafic fret minimum de 125 000 tonnes en cumulé pendant les huit premières années et un trafic de 150 000 tonnes/an au terme d'une période de 10 ans (1998 – 2008). L'aéroport n'a jamais atteint ces objectifs. Le trafic a cru à partir de 2002, pour atteindre un peu plus de 41 000 tonnes en 2008. Mais, il est retombé à 22 442 tonnes de fret en 2009 (du fait de la crise économique et du départ pour Liège de la compagnie Avient qui réalisait, à elle seule, environ 80% des tonnages à Vatry), puis à 7 928 tonnes en 2010. Malgré un tonnage un peu meilleur en 2017, le trafic fret est resté très modeste jusqu'en 2019 où il est descendu à 2 882 tonnes (cf. annexe 1, § 1.2.1.).

Tirant profit du transfert d'une partie du fret transporté dans les soutes des aéronefs passagers vers des vols cargo pendant la crise sanitaire, le trafic est remonté à 12 674 tonnes en 2020, puis à un peu plus de 30 000 tonnes en 2021.

L'aéroport a diversifié ses activités avec le transport de passagers. La construction, en 2004, d'une aérogare passagers permet d'accueillir à Vatry des vols charters ou réguliers *low cost*. La compagnie Ryanair assure des vols réguliers au départ de l'aéroport depuis 2010. D'autres compagnies (New Horizon, Atlas Atlantic Airlines, Iberia, Inzeair) ont cherché à ouvrir des liaisons régulières ou saisonnières depuis Vatry, mais les ont arrêtées faute de rentabilité. Le trafic passagers reste modeste (maximum de 132 972 passagers en 2016 ; il était de 80 644 en 2019, avant la crise sanitaire). Cette

---

<sup>6</sup> Des réflexions sont actuellement en cours au sein de l'aéroport concernant un changement de nom.

activité est déficitaire pour l'EPGAV, qui contribue au financement des vols assurés par Ryanair sous forme d'aides au démarrage et de financement d'actions marketing (cf. annexe 1, § 1.2.2.).

Les difficultés de développer le transport de passagers s'expliquent par le faible potentiel de la zone de chalandise de l'aéroport. Les voyageurs sont essentiellement d'origine locale, ce qui explique que les flux sont réduits et le plus souvent saisonniers (vols vacances). Certes, l'aéroport essaie de valoriser sa proximité avec Paris, mais la distance est sans doute trop importante. D'autre part, les moyens de transport à l'arrivée à Vatry sont insuffisants pour permettre de capter les passagers au départ ou à destination de la région parisienne.

Du fait du faible niveau de trafic commercial, l'aéroport a pu développer une activité assez significative de vols d'entraînements, d'essais techniques et de certifications (cf. annexe 1, § 1.2.3.). Elle représente un peu moins de 10 000 mouvements par an et génère un chiffre d'affaires annuel d'environ 1 M€.

## 2.1.2 Activités actuelles concernant le transport de marchandises

L'activité de transport de marchandises de l'aéroport se poursuit en sortie de crise sanitaire (cf. annexe 1, § 1.2.6.), avec :

- des vols réalisés pour le compte de FTL Express, transitaire basé sur l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et spécialisé dans le e-commerce avec la Chine. FTL Express envisage de s'implanter à Vatry en construisant un centre de tri automatisé propre de 12 000 à 15 000 m<sup>2</sup> en bord de piste et en s'appuyant sur une compagnie aérienne basée, qui pourrait assurer trois à cinq vols hebdomadaires vers la Chine ;
- des vols de fret express entre Vatry, Marseille et Rennes réalisés par Swiftair (cinq par semaine) pour le compte de Colissimo et Chronopost (début des opérations Chronopost le 4 janvier 2021) ;
- deux vols hebdomadaires réalisés par la compagnie moldave Aero Trans Cargo (ATC) entre la France et la Chine pour le compte du groupe Bolloré<sup>7</sup> ;
- des vols non réguliers de *General Cargo*.

Avant la mise en place des mesures de rétorsion consécutives aux hostilités déclenchées par la Russie à l'encontre de l'Ukraine, plusieurs compagnies russes (parmi lesquelles Air Bridge Cargo) desservaient fréquemment l'aéroport de Vatry. Ces opérations sont suspendues pour une durée indéterminée, qui sera sans doute assez longue.

### **Qatar Airways. Une occasion manquée ?**

Pendant la crise sanitaire la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a autorisé la compagnie Qatar Airways à effectuer des vols entre Doha et Vatry, par dérogation à l'accord aérien bilatéral à l'époque en vigueur entre la France et le Qatar (cf. annexe 1, § 1.2.6. et annexe 4, § 4.).

Qatar Airways aurait souhaité pouvoir également desservir les États-Unis depuis Vatry en extension des vols réalisés depuis Doha et par anticipation de l'entrée en vigueur de l'accord entre l'Union européenne et le Qatar. Elle envisageait en effet de transférer rapidement une partie de son activité réalisée à partir de Liège et de Luxembourg vers Vatry. D'après la compagnie, c'est faute d'obtenir rapidement des droits de 5<sup>ème</sup> liberté sur l'aéroport marnais qu'elle a décidé de la transférer sur l'aéroport de Maastricht où elle disposait des autorisations nécessaires.

---

<sup>7</sup> Les vols d'ATC ont dû être interrompus pendant six semaines à compter du 12 mai 2022, les autorisations de la compagnie ATC pour desservir Vatry tardant à être renouvelées par les autorités chinoises.

### **CMA CGM, une autre occasion manquée ?**

Le groupe CMA CGM, acteur mondial majeur du transport maritime (troisième armateur mondial) et de la logistique, a créé en 2021 une compagnie aérienne, CMA CGM Air Cargo, filiale spécialisée dans le fret aérien (cf. annexe 1, § 1.2.6.).

Après avoir envisagé un temps de se baser sur l'aéroport de Vatry, CMA CGM Air Cargo a finalement choisi d'opérer depuis l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Les dirigeants de la compagnie expliquent, d'une part, qu'elle a vocation à travailler avec des donneurs d'ordre importants, localisés dans la région Région-Capitale. L'aéroport de Roissy lui permet, d'autre part, de massifier davantage de marchandises qu'à Vatry, notamment celles contenues dans les soutes des appareils transportant des passagers, grâce au nombre important de vols en correspondance.

CMA CGM a annoncé fin mai son projet d'entrer au capital du groupe Air France-KLM (à hauteur de 9 %) et de nouer un partenariat exclusif de dix ans avec le groupe aérien en ce qui concerne l'activité cargo.

### **2.1.3 Un aéroport aujourd'hui déficitaire, dont l'équilibre financier doit être recherché**

L'activité de transport de passagers est déficitaire, alors que les vols d'entraînement et les vols cargo sont bénéficiaires (cf. Annexe 1, § 3.3.).

D'une manière générale, l'aéroport bénéficie chaque année de subventions d'équilibre : il a reçu 3 M€ de subventions en 2020 (dont 1,5 M€ du Conseil départemental de la Marne et 1 M€ du conseil régional) et de 2 M€ en 2021 (dont 1 M€ du conseil départemental de la Marne et 1 M€ du conseil régional), soit 33% du chiffre d'affaires de l'aéroport en 2021 et 25% en 2022. Il semble que l'EPGAV cherche à réduire les subventions qui sont attachées aux vols passagers.

L'aéroport pourrait rapidement atteindre l'équilibre financier s'il parvenait à développer son activité de transport de marchandises. D'après ses prévisions, il serait déficitaire – hors subventions<sup>8</sup> - en 2022 (dans l'hypothèse d'un flux de marchandises de 45 000 tonnes), ainsi qu'en 2023 (avec un tonnage de 75 000 tonnes), mais serait bénéficiaire en 2024 (avec un tonnage de 100 000 tonnes). La spécialisation de l'aéroport dans le transport de marchandises n'est pas incompatible avec le maintien d'une activité minimale de transport de passagers, pour autant qu'elle ne fragilise pas l'équilibre financier de l'aéroport. Il en est de même pour les vols d'entraînement, rentables, tant que le niveau de trafic de l'aéroport le permet.

La mission considère que l'atteinte de l'équilibre financier de l'aéroport doit constituer un objectif prioritaire à court terme pour l'aéroport. Il y va de la crédibilité de tous ses projets de développement, ainsi que de sa capacité à emprunter pour financer ses investissements et à nouer les partenariats durables nécessaires à sa croissance (cf. *infra*, § 4. et 5.).

***Recommandation 2. (Aéroport) : se donner comme objectif prioritaire à court terme d'atteindre l'équilibre financier, hors subventions.***

<sup>8</sup> L'aéroport prévoit de continuer à bénéficier de subventions d'un montant de 2 M€ par an sur la période 2022-2024.

## 2.2 Les services régaliens nécessaires à l'activité de l'aéroport peuvent créer des contraintes

La mission a examiné les conditions d'exercice actuelles et les contraintes éventuellement induites par les principaux services publics indispensables au fonctionnement de la plateforme aéroportuaire (contrôles du trafic aérien, douaniers, phytosanitaires ou vétérinaires). Elle s'est efforcée d'identifier les évolutions souhaitables et possibles de ces services pour pouvoir accompagner le développement de l'aéroport. Ces questions font l'objet de l'annexe 4 du présent rapport.

La mission a constaté que des contraintes existaient de fait déjà, par exemple concernant les contrôles sanitaires et phytosanitaires (cf. annexe 4, § 2.) et le contrôle aérien (cf. annexe 4, § 3.). L'aéroport et le Conseil départemental de la Marne souhaiteraient non seulement que celles-ci soient levées mais aussi que les services régaliens soient, par avance, suffisamment dimensionnés pour pouvoir maximiser les chances d'accueillir tout type et tout volume de trafic, de jour, comme de nuit. Il argue du fait qu'il s'agit d'une condition nécessaire pour rendre l'aéroport attractif.

*A contrario*, les services de l'État en charge des contrôles considèrent que les services régaliens doivent être dimensionnés en fonction de l'activité réelle et non d'une activité potentielle ou hypothétique. Or, les trafics de l'aéroport de Vatry sont actuellement relativement modestes, aussi bien en termes de de passagers que de marchandises.

Pour sortir de ce « dilemme de la poule et de l'œuf », la mission considère qu'il convient d'adopter une approche proportionnée et adaptative.

D'une part, il serait déraisonnable, en termes de gestion des ressources et des compétences de l'État, de demander aux services régaliens compétents d'affecter à l'aéroport de Vatry, des moyens disproportionnés par rapport à son activité réelle, en comparaison notamment avec d'autres aéroports ayant le même niveau d'activité.

Mais, d'autre part, il conviendrait que les services de l'État en charge des contrôles s'engagent à accompagner dans le temps le développement de l'aéroport, de manière réaliste et proportionnée.

Cet accompagnement nécessite :

- de s'efforcer d'atténuer les contraintes existantes par rapport au niveau de trafic actuel en gagnant en flexibilité et adaptabilité (par exemple pour adapter les horaires des services de contrôle d'aérodrome au trafic cf. annexe 4, § 3.3.) ;
- de clarifier vis-à-vis de l'aéroport, à froid et à l'avance, les demandes auxquelles les services régaliens pourront répondre (car il n'est pas envisageable de répondre à toutes) et sous quelles conditions, en identifiant les contraintes et les moyens associés ;
- d'identifier les étapes possibles et leurs seuils de déclenchement respectifs, ainsi que les solutions pragmatiques et évolutives les plus adaptées possibles permettant d'accompagner les différents projets au fur et à mesure qu'ils se présentent, afin que l'ensemble des parties puissent anticiper les actions qu'elles devront mener.

Il s'agit d'examiner les solutions possibles, pragmatiques et évolutives, et de préciser, pour chacune d'entre elles, les contraintes, les conditions, les éléments de procédure à mener et les délais de mise en place (incluant les délais de recrutement, d'affectation et de formation des personnels). Des démarches préparatoires pourraient aussi être identifiées et engagées, permettant de réduire les délais de mise en œuvre.

**Recommandation 3. (Services régaliens compétents, préfet de la Marne) : définir, sous l'égide du préfet de la Marne, des plans d'action, permettant de répondre, en temps utile et de manière adaptée et proportionnée, aux demandes de l'aéroport, en précisant les contraintes de mise en œuvre progressive.**

La mission a également examiné les contraintes éventuelles en matière de droits de trafic (cf. annexe 4, § 4.). Il s'avère que de nombreux accords aériens bilatéraux ou globaux auxquels la France est partie ne sont pas contraignants pour la desserte de Vatry (c'est le cas notamment de la Chine, de l'Inde et des pays du Golfe).

D'une manière générale, chaque demande d'autorisation qui excède ce qui est prévu par les accords aériens en vigueur s'apprécie au cas par cas et la direction générale de l'aviation civile (DGAC) est dotée d'un pouvoir discrétionnaire en la matière (qui lui a notamment permis d'accorder à Qatar Airways des droits de trafic entre Doha et Vatry en dérogation de l'accord aérien en vigueur).

**Recommandation 4. (DGAC) : poursuivre la politique de soutien au développement de l'aéroport de Vatry et, en particulier, examiner favorablement les demandes de droits de trafic concernant la desserte de cet aéroport, sauf impératif de sécurité ou de protection d'intérêts français majeurs.**

## 2.3 La plateforme logistique, un pôle à optimiser

### 2.3.1 Une offre extensive indifférenciée

Châlons Agglo, la communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne, est un territoire très spécialisé sur la logistique, le transport et les services postaux, avec 9,2 % de l'emploi total sur ces trois secteurs (3 500 personnes pour une population active de 37 000 personnes environ). C'est l'EPCI du Grand Est de plus de 45 000 habitants qui présente la plus forte spécificité vis-à-vis de ce secteur.

Il compte trois grandes aires logistiques accueillant plus de trois entrepôts ou plateformes logistiques (EPL) de plus de 5 000 m<sup>2</sup> : Saint-Martin-le-Pré, Recy et Châlons en Champagne (6<sup>ème</sup> aire régionale), Vatry<sup>9</sup> (13<sup>ème</sup> régionale) et La Veuve (25<sup>ème</sup> régionale), sur un total de 43 aires logistiques identifiées. Ces trois aires groupent près de 50 % de l'offre départementale. Le site de Vatry est spécialisé sur le transport et l'entreposage, aucune entreprise de la filière commerce n'y ayant plus d'entrepôts (commerce de gros ou centres de distribution des chaînes de la grande distribution).

Site	Nb d'EPL de plus de 5000 m <sup>2</sup>	Surface d'entreposage en m <sup>2</sup>	Maître d'ouvrage	Surface de la zone (en ha)	Disponible	Extension à l'étude ha brut
Saint Martin le Pré, Recy, Châlons en Champagne	10-19	216 000	Châlons Agglo			50
Vatry (Bussy-Lettrée) Extension de la ZAC 3 sur Sommessous et Haussimont	3-9	188 000	Département de la Marne	243	45	360
La Veuve	3-9	61 000	CCI de la Marne	75	14	57

Tableau 1 : principales aires logistiques de l'agglomération Châlons Agglo  
Source : Datalab 2014, données actualisées à 2018

<sup>9</sup> Comme les ZAC n° 1 et 2, seules développées à ce jour, sont situées sur la commune de Bussy-Lettrée, le pôle logistique de Vatry est connu comme étant l'aire logistique de Bussy-Lettrée dans les études nationales ou régionales.

Les trois aires logistiques du département présentent des différences importantes, tant sur le plan technique que d'insertion dans le bassin d'emploi ou de prix affiché. Sur le plan technique, la plupart des terrains sont ou peuvent être desservis directement, mais seul le site de Vatry est embranché fer. Par contre, c'est un site significativement éloigné du bassin d'emploi de Châlons-en-Champagne, les deux autres sites étant aussi situés au nord et de ce fait plus accessibles depuis Reims. Enfin, les prix publics présentent des différences de plus de 50 % (La Veuve est affichée à 25 €/m<sup>2</sup>, Vatry à 16 €/m<sup>2</sup> pour les ZAC n° 1 et 2).

Malgré ces complémentarités significatives, la commercialisation des trois aires n'est pas coordonnée, même si des informations sont échangées entre les trois maîtres d'ouvrage. La mise en place d'une offre foncière territoriale aurait pourtant pu s'inscrire assez naturellement dans la démarche de rapprochement de toutes les entités d'appui aux entreprises dans le *mess* des entrepreneurs, installé à Châlons-en-Champagne à l'initiative de l'agglomération. Il s'agit d'un « lieu unique » qui regroupe la plupart des institutions qui accompagnent la vie des entreprises (Banque des Territoires, Marne Développement, Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la Marne et du Grand Est, etc.).

Constatant la forte demande en terrains de grande taille depuis trois ans, chacun des maîtres d'ouvrage vient d'initier une extension du site qu'il a développé, pour des surfaces conséquentes puisque 470 ha de zone d'activité offrant des terrains de grande, voire très grande taille, devraient être mis sur le marché entre 2025 et 2030. Si l'anticipation des délais de montage d'aussi gros projet peut justifier ces engagements, la faible coordination entre les trois acteurs pourrait faire courir le risque d'une inadaptation aux besoins. En effet, d'après les analystes, le fort taux de réservation constaté depuis deux ans traduit l'intérêt des investisseurs pour le secteur, mais les incertitudes sont pointées : hausse des taux d'intérêt, baisse des rendements attendus, stabilisation des opérations de portefeuille<sup>10</sup>.

En sus, il convient de noter que le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du pays de Châlons-en-Champagne, approuvé le 8 octobre 2019, comporte une analyse approfondie du besoin de foncier économique. Sur la base de cette dernière, le SCoT a réduit les surfaces inscrites pour des extensions de zones économiques de 588 ha à 160 ha (soit 13,3 ha par an), le site de Vatry, considéré comme d'intérêt supra-territorial, étant exclu. Ces analyses, cohérentes avec les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et égalité des territoires (SRADDET) de la région Grand-Est, ont été conduites avant l'approbation de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience. Il est trop tôt pour évaluer les conséquences de la modification du SRADDET, suite à cette loi.

***Recommandation 5. (Département de la Marne et Châlons Agglo) : coordonner étroitement les développements des zones d'activités à vocation logistique, tant en termes de programmation que de mise sur le marché.***

### **2.3.2 Une insertion territoriale à conforter**

Le département a repris en régie l'aménagement du site de Vatry (respectivement en 2006 et 2009, pour les deux ZAC actives). Il a conservé la gestion de l'ensemble des infrastructures et équipements réalisés, à l'exception des réseaux d'énergie (électricité et gaz) et de télécommunication (le réseau fibre est déployé par Losange, réseau d'initiative publique du Grand-Est). Ce choix ne favorise pas l'implication des communes ou de Châlons Agglo, pourtant normalement compétentes pour la plupart des services publics urbains concernés (eau potable, assainissement, voirie, éclairage public, signalétique, etc.). Le sujet des déplacements des salariés est aussi reconnu comme une faiblesse importante, la plupart des salariés venant de Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François ou Troyes. Châlons Agglo vient d'engager une réflexion sur ce sujet critique.

---

<sup>10</sup> Achat de foncières ou d'ensembles d'entrepôts par des investisseurs – 96 % des transactions constatées en France début 2022 sont le fait d'investisseurs étrangers.

Les services communs aux salariés ou aux entreprises sont très embryonnaires sur ce gros site logistique. Aucun service d'un pôle de vie pour les employés et les conducteurs de camion n'est proposé (services de restauration, commerces de proximité – presse et tabac, distributeurs automatiques de billets (DAB), bourses au covoiturage, trottoirs et pistes pour les cycles, etc.). Des services aux transporteurs sont en cours de relance : HT Trucks and Parts vient de relancer le garage réalisé au début des années 2000, un projet de station-service est en discussion ; cependant, la gestion des camions en dehors des emprises des logisticiens reste embryonnaire (signalétique, aires de stationnement, centre routier, etc.).

Dans un bassin d'emploi qui pourrait s'avérer limité au regard des surfaces mises sur le marché, d'autant que la logistique y est déjà très fortement présente, il est aussi nécessaire que les collectivités locales se mobilisent pour mettre en place une stratégie et des synergies afin d'attirer et fidéliser des salariés de la zone de Châlons-en-Champagne, notamment dans le secteur de la logistique, mais pas seulement (cf. les besoins de Mosolf de techniciens, d'ingénieurs...). En lien étroit avec l'agglomération, des besoins de services plus haut de gamme d'accompagnement au recrutement des cadres sont évoqués par certaines entreprises étrangères installées sur le site.

Une initiative de club d'entreprises engagée au démarrage du site n'a pas perduré et il n'existe plus d'instance de dialogue permanente entre les entreprises et les collectivités. Pour la mission, cette absence est une faiblesse. En effet, un lieu permanent de dialogue et de concertation entre les entreprises présentes sur le site, mais aussi d'initiative et de gestion de services communs et de dialogue avec les collectivités, est indispensable pour compenser, un tant soit peu, l'isolement du site.

Pour la mission, l'implication forte de l'agglomération, compétente en matière de développement économique et d'appui aux entreprises, et des entreprises elles-mêmes, premières bénéficiaires de l'amélioration des conditions d'accueil de leurs employés et de leurs prestataires, est une priorité. Elle pourrait s'incarner dans un club d'entreprises capable d'initier et de gérer dans la durée les principaux services d'un pôle de vie et les propositions de services mutualisés aux entreprises installées sur le parc d'affaires logistiques de Vatry.

***Recommandation 6. (Département de la Marne et Châlons Agglo) : initier et soutenir un club d'entreprises capable de prendre en charge les services communs indispensables au bon fonctionnement et à l'attractivité d'un grand parc logistique.***

### **2.3.3 Réserves foncières pour la zone cargo**

Des emprises importantes sont prévues dans la zone aéroportuaire elle-même et dans la zone d'aménagement concertée n° 1 pour les activités directement liées au transport aérien de marchandise (cf. figure 2 ci-dessous).



**Figure 2 - emprises possibles pour les zones cargo**  
Sources : Département 51, exploitation mission

Ces emprises sont encore largement disponibles, avec notamment les terrains d'assiette des deux marguerites de l'ancienne base de l'OTAN. Plus précisément, quatre secteurs peuvent être identifiés :

- secteur 1, à l'ouest, dans le secteur ZA de la ZAC n° 1, un terrain de 23 ha environ, en revenant jusqu'au droit de l'aérogare, pouvant être desservi par des aires de stationnement réalisables sur le domaine aéroportuaire proprement dit ;
- secteur 2, à l'est et dans le domaine aéroportuaire, l'assiette de la marguerite Nord-Est, d'une superficie de 43 ha, facile à desservir par des aires de stationnement à réaliser à l'intérieur de cette emprise ;
- secteur 3, au-delà de la marguerite Nord-Est, un terrain de 9 ha environ ; ces terrains sont en réserve foncière et leur accessibilité depuis les stationnements des avions reste à vérifier ; l'affectation à des activités arrière de la zone cargo est plus probable ;
- un secteur 4 de 27 ha environ, au sud et au bord de la piste, pourrait aussi être exploité, sous réserve de pouvoir en assurer l'accès pour les poids lourds de manière sécurisée ; c'est un point à examiner dans le cadre de l'étude de schéma directeur aéroportuaire.

Au nord des aérogares, les terrains partiellement occupés par des parcs de stationnement voyageur, entre les aérogares et l'entrepôt « SCAPEST »<sup>11</sup>, sont exclus du secteur ZA. Cependant, dans le cadre d'un arbitrage au profit du trafic fret, le département pourrait réaffecter cette emprise de 4 ha environ à des activités de deuxième ligne au service du fret. C'est une option intéressante qui mérite d'être examinée sérieusement.

Il y a peu d'options pour l'aménagement du secteur 1, de profondeur limitée (180 m), ce qui pourrait contraindre l'organisation de la zone sécurisée de stationnement des poids lourds en attente. La des-

<sup>11</sup> Cet entrepôt de SCAPEST vient d'être revendu. Bien qu'il soit dans le secteur ZA de la ZAC, l'activité de SCAPEST (centrale d'achat de Leclerc) n'avait aucun lien avec la piste.

serte du secteur 3 à travers le secteur 2 nécessite une réflexion approfondie pour articuler les contraintes géométriques (stationnement des avions, profondeur optimale des entrepôts, circulations diverses) tout en dessinant une zone sécurisée lisible et facile à défendre.

Sans entrer dans des études d'aménagement de détail, l'élaboration d'un schéma directeur étendu couvrant *a minima* la zone aéroportuaire et le secteur ZA permettrait de vérifier la capacité réelle d'accueil des importants fonciers disponibles, compte tenu de leur géométrie. Un travail concomitant avec l'élaboration du plan de développement économique et écologique permettrait, le cas échéant, de négocier en amont les ajustements et compensations nécessaires pour garantir des possibilités d'utilisation optimale des terrains utilisables. Enfin, cette réflexion doit permettre d'identifier les terrains encore vacants les plus favorables pour les activités arrières de la zone cargo, comme les bases d'entreprises de transport dédiées ou des entrepôts intermédiaires de commissionnaires de transport, ainsi que les principales activités de service (centre routier, etc.) et les liaisons à assurer (notamment non routières).

Au-delà de la stratégie d'aménagement, une stratégie globale de maîtrise foncière et d'accompagnement des opérateurs et des entreprises de la chaîne logistique aérienne paraît indispensable. En effet, la préservation de l'intégrité de la zone cargo est un enjeu majeur à long terme pour le développement de la plateforme. De ce fait, et à l'instar des pratiques sur les grandes plateformes, un programme d'appui au développement de l'immobilier de l'aéroport devrait porter sur les sujets suivants :

- conservation dans le domaine public de l'ensemble des terrains de la zone aéroportuaire, bien entendu, mais aussi de la zone ZA,
- sans négliger les possibilités de financement de l'immobilier par les opérateurs dans le cadre de baux à construction et autres dispositions d'occupation du domaine public, organiser un dispositif de financement et, le cas échéant, de portage de l'immobilier « cargo », comme cela a été fait pour les deux premiers entrepôts.

***Recommandation 7. (Aéroport et Département de la Marne) : compléter le plan de développement global et d'implantation écologique par un schéma directeur aéroportuaire incluant le secteur ZA de la ZAC n° 1 et une stratégie de portage foncier et immobilier dans la zone cargo.***

## 3 De la nécessité de clarifier les enjeux et d'identifier les questions stratégiques pour chacun des acteurs

### 3.1 Opportunités concernant le développement d'un aéroport orienté vers le transport de marchandises

L'annexe 2 décrit la place du transport aérien de marchandises dans le monde, en Europe et en France. En ce qui concerne cette dernière, le trafic de fret traité en provenance ou à destination d'aéroports français était de 2,658 Mt en 2019, avant la crise. Il s'avère être très concentré sur les plates-formes parisiennes (le trafic de Paris-Charles de Gaulle représentait, en 2019, 79 % du trafic de fret en France). Le trafic de fret, s'il a reculé en France de près de 17 % en 2020 par rapport à 2019 en raison de la crise sanitaire, a mieux résisté que le trafic de transport de passagers, qui lui, a baissé de plus de 70 %.

L'ensemble des acteurs du secteur que la mission a rencontrés considère que la demande devrait être favorable au développement du transport aérien de marchandises sur la période 2021-2024. En effet :

- l'arrêt brutal de la presque totalité des vols passagers au début de la crise sanitaire a mis en évidence la forte dépendance du transport aérien de marchandises aux vols mixtes et la nécessité d'un rééquilibrage avec les vols tout cargo<sup>12</sup> ;
- la désorganisation du transport maritime de marchandises suite à la crise sanitaire et à la guerre en Ukraine, conforte à court terme la place du transport aérien dans les échanges internationaux<sup>13</sup> ;
- le développement du e-commerce, accéléré par la crise sanitaire, soutient fortement la croissance de la demande de fret aérien, qui excède à court terme l'offre de capacité d'environ 10 %, ce qui contribue à maintenir des prix élevés pour le fret aérien ;
- la perspective du maintien à court terme d'une rentabilité élevée du transport aérien de marchandises pourrait favoriser la création de nouvelles compagnies.

Les prévisions des constructeurs aéronautiques sont positives sur le moyen et le long termes en ce qui concerne le développement du transport aérien de marchandises<sup>14</sup>. Toutefois, plusieurs facteurs conduisent à les considérer avec prudence :

- l'augmentation de l'offre de capacité de transport aérien de marchandises avec la reprise des vols passagers et le retour du fret en soute, les livraisons de nouveaux appareils tout cargo à compter de 2025 ;
- l'augmentation du prix du carburant, qui entraîne celle du coût du transport aérien ;
- la possibilité de nouvelles crises sanitaires ou géopolitiques soudaines et brutales et leurs impacts négatifs sur les échanges internationaux, l'économie des ménages et les comportements des consommateurs ;
- la prise de conscience des enjeux environnementaux et les contraintes croissantes sur le transport aérien liées à la lutte contre ses nuisances et le changement climatique ;

---

<sup>12</sup> Ce constat a déjà induit des changements de stratégie avec, par exemple, la relance, par Air France, du développement de sa filiale Air France Cargo et, par Airbus et Boeing de la fabrication d'avions tout cargo livrés à compter de 2025-2027 (cf. annexe 2, § 2.3.).

<sup>13</sup> C'est sans doute l'une des raisons qui ont conduit un acteur majeur du transport maritime, le groupe CMA CGM, à créer en 2021 une filiale spécialisée dans le fret aérien et à nouer un partenariat capitalistique avec Air France (cf. annexe 1 § 1.2.6. et annexe 2, § 2.3.).

<sup>14</sup> Airbus prévoit que la demande de Fret Express, poussée par le e-commerce, va croître de 4,7% par an dans les vingt prochaines années, et que le General Cargo, qui représente 75% du marché va augmenter de 2,7% par an (Source AIRBUS, Airbus Global Market Forecast, 2021-2040, novembre 2021)

- enfin, la politique de relocalisation de certaines industries stratégiques, suite à la crise sanitaire.

Il y a donc sans doute, à court terme, des opportunités de capter de nouveaux trafics de marchandises, notamment pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle qui dispose de nombreux atouts pour développer son activité cargo et qui s'est doté d'une stratégie pour ce faire, dès avant la crise sanitaire (cf. annexe 2, § 3.2.), ainsi que pour des aéroports spécialisés dans le transport de marchandises, tels que Liège et Luxembourg (cf. annexe 2, § 3.1.1. et 3.1.2.).

Mais la mission considère qu'il pourrait également y avoir un espace de développement pour un aéroport orienté fret en France, de taille modeste, bien situé, moins cher que les grands aéroports internationaux, plus adaptable à la demande et offrant des temps de traitement réduits, sans problème de capacité ni de contraintes d'exploitation, notamment de nuit, tel que l'aéroport de Vatry.

Celui-ci pourrait non seulement capter une partie des nouveaux trafics cargo à court terme, mais peut-être également une partie des flux camionnés entre Paris-Charles de Gaulle et des aéroports étrangers comme Liège ou Maastricht (cf. annexe 2, § 1.4.). Il est difficile d'estimer précisément le tonnage de ces flux, mais ils pourraient être supérieurs à 1 Mt par an. En capter 10 %, soit 100 000 t, ne paraît pas hors de portée et permettrait à l'aéroport d'atteindre l'équilibre financier.

Certes, la contrainte de massification des flux de marchandises avantage une plateforme comme celle de Paris-Charles de Gaulle, qui a une forte activité de transport de passagers et de transport de fret permettant d'optimiser la répartition du fret entre des vols mixtes et des aéroports tout cargo ou comme celles de Liège ou Luxembourg, qui disposent déjà d'un trafic cargo important. Mais cela ne condamne pas pour autant tout projet de développement ou de spécialisation de l'aéroport de Vatry dans le transport de marchandises. Cela rend toutefois critique l'atteinte du seuil minimum d'activité à partir duquel l'aéroport de Vatry pourra devenir naturellement attractif et nécessite que celui-ci se prépare et sache saisir rapidement les opportunités qui pourront se présenter.

La mission estime que les incertitudes à moyen et long termes laissent à Vatry une fenêtre d'opportunité de deux à trois ans pour consolider les premières étapes d'un développement progressif (scénario n° 2 envisagé par la mission, cf. § 4.1.2. *infra*), ou pour nouer un partenariat avec un intégrateur capable de porter la responsabilité et l'essentiel du financement du développement (scénario n°1 envisagé par la mission, cf. § 4.1.1. *infra*).

## 3.2 Une articulation à trouver entre le développement de l'aéroport et celui de la zone logistique

### 3.2.1 Des synergies à mobiliser par un pilotage mieux coordonné

Depuis le lancement du projet, les entreprises installées sur la zone logistique de Vatry n'ont pas été génératrices de flux de fret aérien à Vatry. Parmi les activités implantées sur le site, seules la logistique de produits pharmaceutiques (deux entreprises) est repérée comme susceptible de générer de tels flux. Pour leur part, les entreprises récemment installées sont intéressées par l'embranchement ferroviaire mais ne sont pas susceptibles de générer du trafic pour l'aéroport. Certes, ce constat d'étanchéité de la zone logistique et de l'aéroport ne préjuge pas d'évolutions plus favorables.

Bien que l'aéroport et la zone logistique intéressent des entreprises différentes, il faut regretter l'absence de stratégie étroitement coordonnées entre les deux parties d'un projet global de développement économique. À ce jour, aucune instance n'assure un pilotage coordonné, visant notamment à définir et déployer une stratégie de valorisation conjointe et visant des entreprises qui pourraient être intéressées par l'aéroport. Cette instance devrait aussi travailler sur l'ensemble des services communs nécessaires au développement d'un grand parc d'affaires (1 400 ha), à plus de 20 km de la ville la plus proche.

La double vocation du site - accueil de logistique « lourde » et activités de fret aérien – appelle des stratégies commerciales et des dispositifs de soutien et d’animation économique différenciés. Cependant, ces stratégies doivent être pensées ensemble et articulées soigneusement entre elles, dans une vision globale de long terme. En effet, il convient d’optimiser les services aux entreprises, pour l’essentiel communs aux deux secteurs, de préserver les fonciers nécessaires aux activités de « deuxième rang » de l’aéroport (cf. *supra* 2.3.3.), mais aussi de valoriser les multiples atouts du site au moyen d’un « guichet unique », souple et performant. C’est aussi un enjeu du label « site industriel clés en main ».

Cette articulation facilitera aussi la programmation, le déploiement et l’animation des services et d’un pôle de vie (le cas échéant partiellement multi-sites) au bénéfice des personnels de l’aéroport et de la zone logistique : plan de déplacement interentreprises et services de transport collectifs, restauration collective, services de l’emploi<sup>15</sup> et plus largement les services de proximité attendus sur une zone d’emploi importante.

### 3.2.2 Des enjeux environnementaux à l’échelle de l’ensemble du site

Lors de la session 20 mai 2022, le Conseil départemental a décidé d’engager l’aménagement modulaire d’une future ZAC n° 3 de 360 ha sur une partie de la réserve foncière. Les études engagées à cette occasion ont mis en évidence des enjeux importants en matière de biodiversité et de fonctionnalités écologiques. Le département a donc engagé une réflexion globale, visant à gérer ces enjeux en amont sur les 1 400 ha du site, à travers l’élaboration d’un plan de développement économique et d’implantation écologique (cf. annexe 3, § 4.3.2.). L’aéroport est partie à cette réflexion, d’importantes surfaces du domaine aéroportuaire constituant des habitats protégés, ou pouvant être utilisées pour la réalisation de compensations.

Dans cet esprit, le département envisage aussi d’engager une démarche visant à obtenir la labélisation « aéroport vert » ou « « aérobio » destinée à valoriser la gestion, la protection et l’amélioration de la biodiversité sur les terrains aéroportuaires en complément des actions réalisées sur les zones d’activités. Ce label évalue quatre enjeux : la biodiversité, l’investissement du personnel, la communication, et l’ancrage territorial de l’aéroport<sup>16</sup>.

Aujourd’hui, de nombreux aéroports cherchent en outre à s’inscrire dans une démarche de réduction volontaire de leurs émissions de CO<sub>2</sub>. C’est le cas des aéroports européens qui adhèrent au programme Airport Carbon Accreditation (ACA) porté par ACI EUROPE<sup>17</sup>. Celui-ci définit aussi quatre niveaux de certification, dont le premier impose d’avoir établi le bilan carbone de l’aéroport conformément à la norme ISO 14064.

La labélisation « aéroport vert » porte spécifiquement sur les enjeux de bio-diversité de l’aéroport. Elle diffère de la certification ACA, mais en est complémentaire. L’aéroport de Vatry pourrait mener en parallèle les deux démarches, en visant, dans un premier temps, le niveau 1 de la certification ACA. À court terme, il s’agit plus d’une question d’image, que d’attirer de nouveaux usagers de la plateforme sur ce seul critère écologique, qui, à terme ne sera probablement plus différenciant (car tous les aéroports devront un jour être certifiés). Les niveaux supérieurs de la démarche ACA impliquent des investissements qui pourraient s’inscrire progressivement dans les futures étapes du développement de l’aéroport.

---

<sup>15</sup> L’emploi intérimaire est important tant pour l’aéroport que pour les entreprises logistiques, avec des problématiques de formation, de certification et d’accréditation des personnels.

<sup>16</sup> Source : Projet de plan de développement global et d’implantation écologique, Département de la Marne, 20 mai 2022.

<sup>17</sup> 37 aéroports français, de toutes tailles, sont impliqués, dans la démarche. La France était ainsi, en 2018, le pays avec le plus grand nombre d’aéroports accrédités dans le monde. Deux aéroports (Nice et Lyon) ont déjà atteint la neutralité carbone. Source : <https://www.aeroport.fr/public/page/programme-airport-carbon-accreditation-reussir-la-reduction-de-notre-empreinte-carbone-2018-241>

## 3.3 Des enjeux et une stratégie de développement de l'aéroport qui devraient dépasser le seul niveau local

### 3.3.1 Des enjeux locaux, régionaux et nationaux à prendre en compte

Il faut souligner la volonté indéfectible du département de la Marne de réussir le développement de la plateforme de Vatry, malgré les difficultés rencontrées et les aléas de conjoncture. Le département a su y associer d'autres collectivités, mais leurs contributions sont sans commune mesure avec les moyens financiers qu'il y a consacrés (plus de 310 M€<sup>18</sup> depuis 1992).

Cependant, bien que la région Grand Est participe au financement de l'aéroport, le développement de Vatry ne semble pas constituer pour elle un projet stratégique. La région Grand-Est est desservie par de grands aéroports internationaux qui lui donnent un accès exceptionnel à l'ensemble du monde : Francfort, Paris Charles de Gaulle, Luxembourg. L'aéroport de Bâle Mulhouse constitue un complément précieux, malgré sa localisation à l'extrémité Est du territoire. Si Strasbourg Entzheim et Metz Nancy Lorraine ont essentiellement vocation à être tournés vers les passagers, Vatry est bien repéré comme un aéroport spécialisé dans le transport de fret, les capacités de substitutions de l'un à l'autre semblant faibles. Mais la Région ne semble pas avoir de stratégie particulière pour cette plateforme, comme en atteste, par exemple, le livre blanc du Grenelle des mobilités<sup>19</sup> qui n'ouvre pas le sujet du fret aérien. Elle consacre en outre à ses quatre aéroports régionaux<sup>20</sup> une enveloppe budgétaire annuelle assez modeste (4 M€ environ, sur un budget transport d'un milliard d'euros<sup>21</sup>).

L'aéroport de Vatry n'a pas non plus trouvé sa place dans les stratégies nationales de développement du fret aérien et de la logistique. L'État ne l'a jamais positionné comme une plateforme importante dans la stratégie nationale du transport aérien. Le rapport sur le maillage aéroportuaire français<sup>22</sup> de 2017, centré sur les conditions d'amélioration de la gestion et du pilotage des sociétés aéroportuaires n'approfondit pas les enjeux du fret aérien. La question du maillage aéroportuaire français est reprise par la Cour des Comptes qui mène actuellement une étude sur une quarantaine d'aéroports métropolitains<sup>23</sup>. En pratique, les services de l'État ont accompagné ce projet local en déployant les services régaliens nécessaires à son activité (cf. § 2.2 ci-dessus), mais sans définir une stratégie partagée et offensive avec les partenaires locaux, ni engager une politique de long terme d'orientation des trafics vers cette plateforme.

On constate donc une absence de stratégie partagée par les principaux partenaires publics concernés. Pourtant, quelques enjeux peuvent être identifiés, qui mériteraient d'être analysés et approfondis par chacun des acteurs.

Au niveau local, l'aéroport devrait s'inscrire dans un projet plus vaste de plateforme logistique, visant à constituer un pôle économique important. Il faudrait pour ce faire évaluer les retombées respectives des deux composantes et rechercher des synergies plus fortes entre elles (cf. § 3.2 ci-dessus). Les principaux enjeux sont bien évidemment l'emploi direct et indirect sur site (un peu plus de 200 emplois), l'emploi dans la filière localisée sur le territoire (actuellement très faible, aucun opérateur de la filière du fret aérien n'ayant ouvert d'agence à Vatry) et la valeur ajoutée des établissements installés sur le

---

<sup>18</sup> Cumul de l'ensemble des dépenses du département de la Marne (investissements et subventions d'exploitation non corrigés de l'inflation). Source : Département de la Marne

<sup>19</sup> Grenelle des mobilités, Livre Blanc, novembre 2021, 76 pages.

<sup>20</sup> L'aéroport international de Bâle Mulhouse, l'aéroport de Strasbourg Entzheim, ainsi que ceux de Vatry et de Metz Nancy Lorraine.

<sup>21</sup> Il faut aussi noter que la Région a évalué les incidences sur le changement climatique de l'ensemble de son budget 2022. Les subventions d'exploitation aux aéroports représentent la moitié des 8 M€ identifiés comme défavorables au climat, dépenses dont il est indiqué qu'elles doivent être réduites.

<sup>22</sup> Rapport sur le maillage aéroportuaire français, Conseil Supérieur de l'Aviation Civile, janvier 2017, 81 p. + annexe

<sup>23</sup> Il s'agit des aéroports dont le trafic est compris entre 10 000 et 3 millions de passagers. La publication du rapport final de ce travail approfondi est attendue pour la mi-2023.

site ou à proximité. L'aéroport peut aussi constituer un atout pour des secteurs économiques de la Région soucieux de sécuriser des flux d'exportation par avion (ou des importations stratégiques pour eux). Il ne semble pas qu'un travail approfondi ait été fait pour recenser ces besoins.

Au niveau régional, la vocation de Vatry comme plateforme trimodale reste à confirmer sur un territoire majeur de la filière logistique dans le Grand Est, pour lui-même ou comme composante stratégique d'un positionnement sectoriel clair, avec un objectif de montée en puissance, mais aussi en gamme. Par ailleurs, l'article 37 de la loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique a rendu obligatoire l'élaboration par les régions d'une stratégie aéroportuaire régionale, qui doit être intégrée au SRADDET à l'occasion de sa prochaine actualisation. Cette mesure imposée devrait conduire la région à préciser la vocation des différents aéroports situés sur son territoire et le soutien qu'elle souhaite y apporter.

Au niveau national, l'aéroport de Vatry peut valablement être pris en considération lors de l'analyse de divers enjeux potentiels relatifs au fret aérien :

- renforcer l'offre française vis-à-vis des plateformes du Benelux qui captent une part importante des flux d'importation et d'exportation, via du fret camionné (cf. annexe 2, § 1.4) ;
- disposer à long terme d'une capacité d'accueil du trafic de nuit, à proximité de la capitale, compte tenu de la limitation du nombre de créneaux de nuit à Roissy – Charles de Gaulle ;
- pouvoir répondre à la demande éventuelle d'un utilisateur important du transport aérien de marchandises dont les besoins (en termes de surfaces ou de créneaux de nuit) ne pourraient pas ou plus être satisfaits à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et disposer ainsi d'une offre pour créer ou maintenir de l'activité en France dans ce secteur (cf. § 4.1.2. ci-dessous) ;
- dans la logique des sites industriels clés en main, disposer en portefeuille de deux terrains « bords de piste » de grande taille<sup>24</sup> sur un aéroport à l'efficacité reconnue, suffisamment central pour desservir tout le cœur de l'Europe.

L'importance de ces questions doit être évaluée précisément, notamment pour le maintien et l'accroissement de l'attractivité de la région Île-de-France. En cas de confirmation de l'existence d'enjeux de niveau national liés au maintien et au développement d'une activité sur l'aéroport de Vatry, il faudrait éviter sa fermeture « par inadvertance ». En effet, la réouverture de cet aéroport serait ensuite très compliquée, même si l'essentiel des infrastructures était préservé.

Par contre, et sans méconnaître le rôle joué par l'aéroport de Vatry pendant la crise sanitaire, le maintien en activité de cette plateforme pour cette seule utilisation semble difficile à justifier. En effet, de nombreux aéroports français civils, voire militaires, disposent d'installations permettant d'accueillir des avions très gros porteurs et de traiter des marchandises spécifiques dans de telles circonstances.

### **3.3.2 Un statut et une gouvernance de l'aéroport à adapter aux enjeux de développement**

À moins que les réponses à toutes les questions posées au § 3.3.1. ci-dessus ne soient négatives, il semble nécessaire d'adapter la gouvernance et le statut de l'aéroport afin de mieux refléter et porter les enjeux des différents acteurs concernés par son développement.

Il serait tout d'abord souhaitable que l'ensemble des acteurs publics concernés par le développement de l'aéroport de Vatry signent un protocole unique portant leurs enjeux respectifs et précisant leurs attentes à court et moyen termes, ainsi que leurs engagements respectifs. Les signataires devraient *a minima* être l'État, la région Grand Est, le département de la Marne, la communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne. Cependant, la participation des autres collectivités représentées au conseil

---

<sup>24</sup> Respectivement 43 et 23 ha, cf. § 2.3.3 ci-dessus

d'administration de l'EPGAV est probablement souhaitable : conseil départemental de l'Aube, communauté urbaine du Grand Reims et communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole.

Il pourrait également être envisagé d'ouvrir davantage le conseil d'administration à des personnalités qualifiées, spécialistes des différents métiers du fret aérien et de la logistique<sup>25</sup>.

Le statut actuel de l'aéroport de Vatry (EPGAV) est une stricte émanation du département. C'est une régie dotée de la personnalité morale et à autonomie financière, autrement dit un établissement public local à caractère industriel et commercial (EPIC local). Il est régi par les dispositions du code général des collectivités locales, y compris en matière financière. Ce statut n'est pas particulièrement adapté à une entité dont l'activité s'exerce dans un champ concurrentiel international rapidement évolutif et qui demande une grande réactivité<sup>26</sup>. Par ailleurs, les contractants de l'aéroport sont des entreprises puissantes, parfois étrangères, avec lesquelles il pourrait être intéressant de nouer des relations d'affaires plus riches que celles de client à prestataire ; il s'agirait alors de pouvoir nouer des partenariats, pouvant inclure, le cas échéant, des investissements communs.

Plus précisément, la mission identifie plusieurs sujets économiques et financiers que l'aéroport devrait se mettre en capacité de traiter (sans ordre d'importance, ni d'urgence) :

- présenter des comptes audités selon les normes internationales attendues par des partenaires industriels ou financiers potentiels, soucieux d'expertiser sa solidité ;
- créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés pour gérer des services aéroportuaires ou développer des activités contribuant à consolider son modèle économique ;
- engager des dépenses, voire des investissements, non prévus dans le budget initial mais rendus nécessaires pour accueillir de nouveaux utilisateurs dans des délais contraints<sup>27</sup> ;
- emprunter pour financer son développement, en investissement (matériels mais aussi immobilier) mais aussi, le cas échéant, avoir recours à des lignes de trésorerie pluriannuelles<sup>28</sup> ;
- ouvrir son capital à des partenaires de référence, en premier lieu des utilisateurs de premier rang de la plateforme, soucieux de sécuriser à long terme leurs investissements stratégiques sur le site (cf. scénario n°1 développé au 4.1.1. ci-après).

Il pourrait donc être judicieux d'aller vers un statut de société anonyme, soumise au droit privé, en conservant des possibilités d'adaptation pour répondre aux enjeux qui se présenteront.

Dans la logique du scénario 2 décrit ci-après au § 4.1.2., le département de la Marne pourrait rester dans un premier temps, l'actionnaire de référence en constituant une société d'économie mixte ou une société publique locale, conformément aux dispositions qui régissent l'engagement des collectivités locales dans des sociétés privées. Il conviendrait alors qu'il trouve des partenaires privés, nationaux ou locaux, intéressés au développement de la plateforme et prêts à laisser ensuite la place à des acteurs du fret aérien le moment venu.

L'entrée d'un ou plusieurs partenaires industriels de premier rang dans la gouvernance et le capital de l'aéroport sera plus facile à négocier une fois que la société aéroportuaire aura démontré sa capacité à équilibrer ses comptes d'exploitation, hors toutes subventions, et à financer ses investissements courants. Cette entrée pourrait aller, le cas échéant, si l'occasion se présentait et si les collectivités le souhaitaient, jusqu'à la cession totale. La discussion des modalités d'une telle privatisation complète éventuelle de l'aéroport dépasse le cadre de la présente mission.

---

<sup>25</sup> Actuellement une seule personnalité qualifiée est membre du conseil d'administration de l'EPGAV, avec voix consultative. Cf. annexe 1, § 3.2.

<sup>26</sup> L'essentiel des concurrents de l'aéroport sont d'ailleurs des sociétés privées, ou évoluant sous le régime des sociétés privées.

<sup>27</sup> Les établissements publics locaux à caractère industriel et commercial sont soumis à la règle des crédits limitatifs pour toutes les lignes du budget, en fonctionnement et en investissement.

<sup>28</sup> Les EPIC locaux doivent aussi présenter un compte de fonctionnement en équilibre.

**Recommandation 8. (Aéroport, État, Collectivités territoriales concernées) : adapter la gouvernance et le statut de l'aéroport à la prise en compte de l'ensemble des enjeux de développement et de pilotage stratégique de l'aéroport de Vatry (élargissement du conseil d'administration, signature d'un protocole associant toutes les parties publiques concernées par le devenir de la plateforme, préparation de l'entrée au capital d'acteurs importants du fret aérien).**

### 3.4 Principaux éléments d'une stratégie de développement de l'aéroport

L'aéroport a jusqu'ici cherché à se développer tous azimuts (transport de passagers, de fret), en essayant de tirer parti des opportunités qui se présentaient, mais sans réelle vision stratégique de long terme, ni priorisation de ses activités ou de ses investissements. Par ailleurs, zone logistique est actuellement gérée de manière complètement étanche avec les activités de l'aéroport (cf. § 2.3. ci-dessus).

La mission a mis en évidence au § 3.1., qu'il pourrait y avoir une opportunité pour l'aéroport de Vatry d'axer désormais son développement sur le transport de marchandises, en utilisant sa zone logistique en base arrière. Cette spécialisation de l'aéroport n'exclurait pas la possibilité de maintenir une activité de transport passager, pour autant que celle-ci reste marginale et ne compromette pas l'équilibre financier de l'aéroport.

Comme expliqué au § 2.1.3., l'atteinte de l'équilibre financier de l'aéroport doit constituer l'objectif prioritaire à court terme pour l'aéroport. Il y va de la crédibilité de tous ses projets de développement, ainsi que de sa capacité à emprunter pour financer les investissements et à nouer les partenariats durables nécessaires à leur réalisation. D'après les prévisions de l'aéroport, cet équilibre serait atteignable, sans subvention, avec un tonnage de 100 000 tonnes.

L'aéroport dispose d'infrastructures et d'équipements qui lui permettront, sans investissement lourd, de pouvoir traiter jusqu'à 150 000 tonnes environ. Au-delà, il sera nécessaire de penser les étapes d'un développement progressif et par étapes de l'aéroport, avec une gestion anticipée des changements d'échelle, en identifiant les adaptations possibles, les seuils de déclenchement, les investissements nécessaires et les processus de mise en œuvre permettant d'anticiper et de gérer positivement ces évolutions.

En particulier, le modèle intégré actuel de l'aéroport, qui assure l'ensemble de l'exploitation, n'est pas adapté à une croissance importante de l'activité : il devra préparer les adaptations nécessaires lors du changement d'échelle de ses activités en envisageant de filialiser ou de sous-traiter certaines d'entre elles (en particulier la manutention, en respectant les règles européennes en matière de concurrence).

Par ailleurs, les pouvoirs publics, et en particulier les services régaliens indispensables au fonctionnement de la plateforme aéroportuaire (contrôles du trafic aérien, douaniers, phytosanitaires ou vétérinaires), devront s'engager à accompagner les différentes étapes du développement de l'aéroport, de manière réaliste et proportionnée (cf. § 2.2. ci-dessus).

L'aéroport pourrait avoir intérêt à afficher son ambition de concilier développement économique et développement durable. Comme précisé au § 3.2.2., la contribution active au plan de développement économique et d'implantation écologique de la plateforme logistique et une démarche de « verdissement » de l'aéroport devront figurer en bonne place dans sa stratégie de développement.

Enfin, pour assurer le pilotage adéquat de cette stratégie, il convient d'envisager une adaptation de la gouvernance et du statut de l'aéroport pour pouvoir associer et fidéliser des partenaires, publics ou privés et faciliter le financement des investissements nécessaires à son développement. Comme précisé au § 3.3.2., il s'agirait d'élargir le conseil d'administration, de soutenir la stratégie de l'aéroport par un protocole associant toutes les parties publiques concernées par le devenir de la plateforme, mais aussi de préparer, le cas échéant, l'entrée au capital d'acteurs importants du fret aérien.

## 4 Scénarios possibles et conditions de mise en œuvre

### 4.1 Deux scénarios contrastés de développement de l'aéroport

La mission s'est efforcée de définir deux scénarios possibles de développement de l'aéroport de Vatry et d'en préciser les conditions de mise en œuvre, ainsi que les avantages et inconvénients, les facteurs de succès, et les risques respectifs.

En revanche, elle ne s'est pas donné pour objectif de définir, pour chacun d'entre eux, le plan d'affaires de l'aéroport, ni les montages juridiques et financiers nécessaires, ni le calendrier de mise en œuvre.

Les deux scénarios dépendront des opportunités qui se présenteront et de la capacité de l'aéroport à les saisir. C'est particulièrement vrai du scénario n°1, qui repose sur la possibilité de trouver un intégrateur avec lequel il nouerait un partenariat dans la durée. Mais c'est aussi vrai du second, qui devrait être mis en œuvre à court terme pour pouvoir atteindre l'équilibre financier (atteignable, d'après l'EPGAV avec un tonnage de 100 000 tonnes) et dans l'attente de pouvoir éventuellement réaliser le premier. Le second scénario est plus progressif que le premier et devrait se gérer par étapes, dont la succession dépendra, elle aussi, des opportunités qui se présenteront.

#### 4.1.1 Scénario n° 1

##### Description du scénario

Le premier scénario consiste à nouer un partenariat global avec un utilisateur principal de l'aéroport et d'une partie de sa zone logistique comme base arrière, pour le fret express ou le e-commerce.

Cet utilisateur pourrait être un intégrateur qui assurerait à la fois la fonction de transporteur et la fonction de transitaire (DHL avait envisagé, en 2003, d'installer son hub européen sur l'aéroport de Vatry, avant de le localiser à Leipzig).

Ce pourrait être aussi, éventuellement, l'opérateur d'une plateforme multimodale de e-commerce (comme celle d'Alibaba, qui s'est installée à Liège en 2021, cf. § annexe 2, § 3.1.1.). Mais il faudrait alors élargir le partenariat à un transporteur et un transitaire pour constituer l'ensemble d'une chaîne de transport aérien et de logistique.

Il est probable que de tels utilisateurs potentiels sont aujourd'hui plutôt d'origine extra-européenne.

Ce scénario pourrait également être mis en œuvre, le cas échéant, pour transférer à Vatry l'activité d'un utilisateur qui ne pourrait pas ou plus être exercée à Paris-Charles de Gaulle, faute d'espace suffisant ou de créneaux de nuit ou si les activités nocturnes devaient être un jour limitées sur cet aéroport.

Pour la mission, des liens de partenariat industriel, financier, voire capitalistique, entre l'aéroport et ces utilisateurs principaux sont indispensables pour permettre de partager, dans la durée, la responsabilité, les risques et l'essentiel du financement de l'activité et des investissements de l'aéroport.

##### Avantages

L'intérêt de l'accueil d'un tel utilisateur à Vatry est qu'il apporterait un niveau d'activité suffisant pour assurer la viabilité et la pérennité de l'aéroport, en assumant la majeure partie du risque trafic et financier.

C'est donc le scénario le plus sécurisant pour l'aéroport, à la condition qu'il obtienne de l'utilisateur un engagement de maintien de son activité sur une longue durée, garanti par des investissements notamment et, éventuellement, par une prise de participation capitalistique.

## Inconvénients

Ce scénario pourrait entraîner, le cas échéant, une croissance très rapide de l'activité au-delà des 150 000 tonnes que peut actuellement traiter l'aéroport. Cela pourrait donc nécessiter des aménagements de la plateforme (y compris sur la zone logistique) et des investissements conséquents (qui devraient en principe être pris en charge par l'utilisateur pour les équipements et les installations dont il a l'usage exclusif).

Le partenariat entre l'aéroport et l'utilisateur principal pourrait entraîner *de facto* ou *de jure* une « privatisation » plus ou moins complète de la plateforme. Cela dépendrait du niveau de trafic, des contraintes d'exploitation du principal opérateur et des marges de liberté laissées à l'aéroport par ce partenariat. L'effet d'éviction n'est toutefois pas nécessairement une fatalité : il est possible, selon le cas, que d'autres activités (par exemple les vols d'entraînement ou les vols passagers) puissent être maintenues, voire que d'autres opérateurs (transitaires, compagnies aériennes, autres « expressistes » de moindre taille) puissent continuer à utiliser les infrastructures.

## Conditions de mise en œuvre et de succès

L'intégrateur devra pouvoir disposer assez rapidement des services et des espaces (hangars à proximité de la piste, voire sur zone logistique) dont il a besoin. D'où l'importance d'avoir mis en place une stratégie de gestion prévisionnelle des espaces sur l'aéroport et sur la zone logistique (cf. recommandation n° 7).

Par ailleurs, la croissance rapide de l'activité nécessitera une forte réactivité et une bonne adaptabilité de la part de l'ensemble des acteurs concernés, notamment des services régaliens indispensables au fonctionnement de la plateforme aéroportuaire, en l'occurrence ceux en charge du contrôle du trafic aérien et des contrôles douaniers (cf. recommandation n° 3).

Les relations entre l'aéroport et l'intégrateur doivent être explicitées à travers un engagement de type partenarial, précisant clairement leurs obligations respectives et le partage des risques. *A priori*, plus l'aéroport sera dépendant de l'activité de l'intégrateur, plus les liens avec lui devront être étroits (au niveau des engagements financiers ou capitalistiques). L'intégrateur devrait *a priori* financer, directement ou indirectement, les équipements et les installations dont il a l'usage exclusif. En revanche, il pourrait y avoir un intérêt stratégique pour la puissance publique à rester propriétaire des terrains.

Enfin, la mise en œuvre de ce scénario rend indispensable l'évolution du statut de l'aéroport pour faciliter l'ouverture éventuelle de son actionnariat au partenaire ou permettre le financement de ses investissements et de son développement. La mission recommande d'anticiper cette évolution, de manière à ce que le partenariat puisse être noué rapidement le moment venu (cf. recommandation n° 8).

## Mesures d'accompagnement des pouvoirs publics

Il pourrait y avoir un intérêt, pour l'ensemble des pouvoirs publics à pouvoir répondre positivement à la demande d'un utilisateur du transport aérien de marchandises dont les besoins (en termes de disponibilité de surface ou de créneaux de nuit) ne pourraient pas ou plus être satisfaits à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et qui, de ce fait pourrait créer ou maintenir de l'activité en France.

La proposition de s'installer à Vatry devrait alors être formulée par l'ensemble des pouvoirs publics, de manière concertée et volontariste. Y associer le professionnalisme et la « marque » d'Aéroports de Paris augmenterait sa crédibilité et ses chances de réussite. Il n'y aurait pas de conflits d'intérêt, dans la mesure où la demande de l'intégrateur ne pourrait pas être satisfaite à Paris-Charles de Gaulle.

Elle dépendra de l'apparition et de la saisie d'opportunités. Afin d'essayer de les anticiper, la mission recommande de conduire, sous l'égide de Business France, une étude de marché sur les besoins et les stratégies des intégrateurs étrangers (notamment asiatiques). Elle recommande par ailleurs

d'effectuer une analyse des retombées économiques potentielles du scénario pour chacun des acteurs et des mesures d'accompagnement qui seraient nécessaires (en termes de logement, de formation...).

**Recommandation 9. (Business France) : engager une étude de marché sur les stratégies et les besoins des grands acteurs étrangers du fret express, et notamment les intégrateurs et les chargeurs de e-commerce, visant à identifier des cibles à prospecter et préciser les stratégies d'approche.**

## 4.1.2 Scénario n° 2

Description du scénario :

Le second scénario consiste à construire progressivement, à Vatry, un « écosystème » favorable au développement du transport de marchandises aériennes. Contrairement au premier, ce scénario n'implique pas une spécialisation de l'aéroport autour du fret express ou du e-commerce et d'un utilisateur principal, mais prévoit de traiter tous types de marchandises (petits colis, marchandises dangereuses, produits pharmaceutiques, animaux vivants...) au profit d'une pluralité de clients (chargeurs, transitaires, compagnies aériennes...).

C'est le modèle de développement qu'ont suivi, depuis une trentaine d'années, la plupart des aéroports spécialisés sur le fret, et notamment ceux de Liège et de Luxembourg (cf. annexe 2, § 3.1.).

Avantages

C'est le scénario dont l'amorce est sans doute le plus à la portée de l'aéroport de Vatry à court terme. Il dépend moins que le premier de l'arrivée d'un partenaire providentiel, et peut s'appuyer sur plusieurs acteurs potentiels, de tailles éventuellement plus modestes, et spécialisés chacun dans un des métiers du transport aérien de marchandises (cf. annexe 2, § 1.5.).

En outre, il s'agit d'un scénario qui se prête à une mise en œuvre progressive et par étapes, la première devant être l'atteinte de l'équilibre financier de l'aéroport sans subvention (cf. § 2.1.3.).

*A priori*, sa mise en place nécessite peu d'investissements à court terme en ce qui concerne l'aéroport : ses équipements actuels peuvent lui permettre de traiter jusqu'à 150 000 tonnes de fret. En revanche, il conviendra de réaliser les investissements nécessaires au maintien en état de l'aéroport et de ses installations, aux aménagements de la zone logistique, ainsi qu'au verdissement de la plateforme dans son ensemble (cf. § 3.4.).

Le passage d'une étape à la suivante correspondra à une augmentation du trafic au-delà d'un seuil nécessitant de réévaluer le contexte de marché, les investissements nécessaires et les conditions d'équilibre du plan d'affaires de l'aéroport. La mission recommande d'anticiper les changements d'échelle, en identifiant les adaptations possibles, les seuils de déclenchement, les investissements nécessaires et les processus de mise en œuvre.

Inconvénients

Le principal inconvénient est le temps nécessaire pour atteindre un volume d'activité suffisant et mettre en place un environnement attractif permettant une pérennisation de l'activité basée sur une pluralité de transporteurs et de transitaires.

Contrairement au premier scénario, l'aéroport conserve une grande partie du risque trafic. Afin de diminuer ce dernier, il apparaît souhaitable que l'EPGAV diversifie sa clientèle et ne soit pas dépendant d'un nombre trop limité d'opérateurs (compagnies aériennes, transitaires).

En outre, il devra financer lui-même la plupart des investissements nécessaires à son développement.

## Conditions de mise en œuvre et de succès

Le second scénario est celui qui devrait être mis en œuvre à court terme pour pouvoir atteindre l'équilibre financier et dans l'attente de pouvoir éventuellement concrétiser le premier.

Comme expliqué précédemment au § 3.1., il existe un seuil minimum d'activité à partir duquel l'aéroport de Vatry pourra devenir naturellement attractif. Ce seuil critique correspond à la possibilité :

- de trouver à Vatry des dessertes aériennes suffisantes (fréquence des vols réguliers, panel de destinations), afin de diminuer les temps d'immobilisation des marchandises avant expédition ; il faudrait que l'aéroport puisse accueillir une ou plusieurs compagnies de référence (éventuellement étrangères) effectuant au moins un vol régulier quotidien vers la Chine ou le Moyen-Orient, ce qui correspond à une activité minimale d'environ 75 000 tonnes par an<sup>29</sup> ;
- de disposer facilement sur place de marchandises pour équilibrer les deux sens des vols cargo, ce qui implique l'utilisation régulière de Vatry par plusieurs transitaires ou chargeurs de référence (avec, le cas échéant, une représentation locale) ;
- de disposer à Vatry des services efficaces et rapides permettant de traiter la marchandise au départ et à l'arrivée, notamment des services routiers pour le pré et le post-acheminement des marchandises.

Il sera également nécessaire de créer à proximité immédiate de l'aéroport, un « écosystème » favorable au développement du transport aérien de tous types de marchandises. Il faudra en tout premier lieu, définir une stratégie de gestion prévisionnelle des espaces sur l'aéroport et sur la zone logistique pour permettre à des transitaires (hangars, bureaux...) ou des logisticiens de l'utiliser comme base arrière en première ou en deuxième ligne (cf. recommandation n° 7). Il conviendra d'y prévoir les espaces et les services (restauration, avitaillement, hôtellerie) permettant le développement des services routiers pour les pré- et post-acheminements (cf. recommandation n° 6).

Enfin, la mise en œuvre de ce scénario rend indispensable l'évolution du statut de l'aéroport pour assurer le financement de ses investissements et de son développement sur le long terme, avec la possibilité du recours à l'emprunt, et faciliter l'élargissement éventuel de son actionnariat à des partenaires privés (cf. recommandation n° 8).

### Mesures d'accompagnement des pouvoirs publics :

D'une manière générale, ce scénario nécessite probablement un accompagnement des pouvoirs publics plus étroit, et dans la durée, que le scénario n°1.

Les mesures d'insertion territoriale du site de Vatry décrites au § 2.3.2. ci-dessus, et en particulier la mise en place de services communs (dont certains sont de la compétence des collectivités territoriales), sont indispensables au bon fonctionnement et à l'attractivité de la zone logistique et de l'aéroport (cf. recommandation n° 6).

Les collectivités locales et régionales devront également initier des démarches pour faire connaître les atouts non seulement du site de Vatry, mais aussi, plus largement, de l'ensemble du bassin d'emploi afin d'attirer des opérateurs aériens (notamment étrangers), et logistiques (transitaires, sociétés de handling, transporteurs routiers...).

Enfin, les pouvoirs publics, et en particulier les services régaliens indispensables au fonctionnement de la plateforme aéroportuaire (contrôles de la circulation aérienne, douaniers, phytosanitaires ou vétérinaires), devront s'engager à accompagner les différentes étapes du développement de l'aéroport, de manière réaliste et proportionnée (cf. recommandations n° 3 et 4).

---

<sup>29</sup> Soit un avion tout cargo d'une capacité d'une centaine de tonnes, chaque jour de l'année, plein à l'aller comme au retour.

**Recommandation 10. (Aéroport, Collectivités territoriales concernées) : engager sans attendre la construction progressive, à Vatry, d'un « écosystème » favorable au développement du transport de marchandises aériennes, incluant la zone logistique.**

## 4.2 Analyse de la pertinence des axes de développement envisagés par l'aéroport

L'aéroport travaille selon les quatre axes de développement du fret suivants (cf. § 2.1.2) :

- renforcer le fret express avec la poursuite des vols entre Vatry, Marseille et Rennes réalisés pour le compte de Colissimo et Chronopost ;
- se positionner sur le créneau du e-commerce, avec, dans un premier temps, l'intensification du partenariat avec FTL Express ;
- consolider l'activité de *General Cargo* avec la pérennisation de vols réguliers tels que ceux d'ATC réalisés pour le compte de Bolloré, essentiellement vers l'Asie ou l'Afrique ; l'aéroport mène des discussions en ce sens avec plusieurs compagnies aériennes, notamment turques et éthiopiennes, ainsi qu'avec Airbus pour une activité basée sur ses appareils de type Beluga ;
- attirer du fret à spécificité, en tirant parti des installations frigorifiques existantes (produits pharmaceutiques<sup>30</sup>, fret périssable...) mais aussi de la souplesse d'exploitation de la plateforme (animaux vivants, hors gabarit...).

À terme, l'EPGAV verrait bien son activité partagée en trois parts égales entre le fret express, le e-commerce et les autres transports de marchandises.

À l'aune des éléments de la stratégie de développement de l'aéroport dégagés au § 3 et des deux scénarios décrits au § 4.1., la mission considère que ces axes de développement sont plutôt pertinents et adaptés, dans la perspective du scénario n° 2. La diversification recherchée des activités et la progressivité sont bien caractéristiques de ce scénario. Par ailleurs, FTL Express est un transitaire spécialisé dans le e-commerce avec la Chine, mais même s'il prévoit de s'implanter à Vatry en construisant un centre de tri automatisé propre en bord de piste et en y basant une compagnie aérienne assurant de trois à cinq vols hebdomadaires vers la Chine, son trafic ne serait pas suffisant pour assurer à lui seul la viabilité de l'aéroport.

L'EPGAV poursuit l'objectif de se spécialiser dans le transport de marchandises en réduisant les vols passagers et les subventions qui y sont attachées. Ceci est cohérent avec l'objectif d'atteinte de l'équilibre financier de l'aéroport sans subvention (cf. recommandation n° 2).

En revanche, le découplage actuel du développement de l'aéroport et de la gestion de la zone logistique n'est pas judicieux, vis-à-vis de la recommandation de créer progressivement, à Vatry, un « écosystème » global favorable au développement du transport de marchandises aériennes, incluant la zone logistique (cf. recommandation n° 10).

En outre, une réflexion devra être engagée sans attendre sur l'adaptation de la gouvernance et du statut de l'aéroport (cf. recommandation n° 8).

---

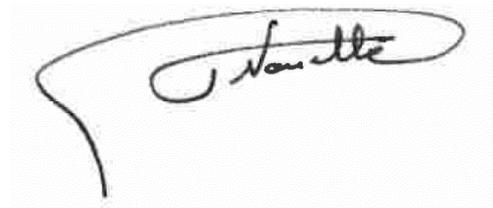
<sup>30</sup> L'aéroport a engagé un processus de certification CEIV pharma (Center of Excellence for Independent Validators), certification mise en place sous l'égide de IATA (International Airlines Transport Association) permettant d'assurer la traçabilité et la fiabilité du transport de médicaments sur l'ensemble de la chaîne logistique.

**Michel Lamalle**

Handwritten signature of Michel Lamalle in black ink, featuring a stylized 'M' and 'L'.

**Ingénieur général  
des ponts, des eaux  
et des forêts**

**François Noisette**

Handwritten signature of François Noisette in black ink, featuring a large, sweeping 'F' and 'N'.

**Ingénieur général  
des ponts, des eaux  
et des forêts**

# ANNEXES

**Annexe 1 : Historique et état des lieux**

**Annexe 2 : Le transport aérien de marchandises**

**Annexe 3 : Logistique terrestre**

**Annexe 4 : Analyse des contraintes imposées par les services régaliens nécessaires à l'aéroport**

**Annexe 5 : Liste des personnes rencontrées**

**Annexe 6 - Lettre de commande**

# Annexe 1 - Historique et état des lieux

## Sommaire

<b>1. Historique</b> .....	<b>3</b>
1.1 Création de l'aéroport de Vatry .....	3
1.2 Historique de l'activité de l'aéroport .....	4
1.2.1 Transport de fret aérien .....	4
1.2.2 Transport de passagers .....	5
1.2.3 Vols d'entraînement.....	6
1.2.4 Location de parkings avion et d'un hangar de maintenance .....	6
1.2.5 Rôle joué par l'aéroport pendant la crise sanitaire .....	7
1.2.6 Activité actuelle de transport de marchandises de l'aéroport et projets de développement .....	8
1.3 Historique de la zone logistique.....	11
<b>2. Le site de la plateforme aéroportuaire et sa desserte</b> .....	<b>12</b>
2.1 Le site.....	12
2.2 Accès routiers.....	13
2.3 Accès ferroviaire.....	13
<b>3. L'aéroport</b> .....	<b>15</b>
3.1 Les installations aéroportuaires .....	15
3.1.1 La piste .....	16
3.1.2 Services généraux assurés par l'aéroport .....	16
3.1.3 Les terminaux.....	16
3.1.4 Hangar de maintenance avions .....	17
3.2 L'aéroport : un établissement public industriel et commercial local.....	17
3.3 Les finances .....	18
<b>4. Les zones d'aménagement</b> .....	<b>19</b>
4.1 Périmètre, les ZAC, le foncier .....	19
4.2 Équipements .....	21
4.3 Stratégie de commercialisation et de gestion.....	23
4.4 Les entreprises installées et les options .....	24
4.5 Les projets.....	25

4.5.1	Inscription sur la liste des sites industriels « clé en main » .....	25
4.5.2	ZAC n° 3.....	26
4.5.3	Plan de développement économique et écologique .....	26
<b>5.</b>	<b>Conclusions .....</b>	<b>27</b>

# 1. Historique

## 1.1 Création de l'aéroport de Vatry

L'aéroport de Vatry est implanté sur une ancienne base militaire de l'OTAN construite entre 1953 et 1956. Cette dernière a été mise en sommeil en 1959 et la plate-forme a été rétrocédée en 1967 à l'armée de l'air française. Elle fut alors utilisée comme terrain d'entraînement.

Au début des années 1970, la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Châlons-en-Champagne crée une aérogare pour traiter des vols d'affaires et des vols charters. Cette exploitation perdura jusqu'en 1986, date à laquelle la CCI arrête d'exploiter la plate-forme.

À la fin des années 80, des réflexions ont été conduites par les villes de Reims, Châlons-en-Champagne et Troyes sur l'implantation d'une plate-forme multimodale à Vatry.

En 1992, le conseil général de la Marne, sous l'impulsion de son Président Albert Vecten, décide de construire une plate-forme multimodale autour d'un pôle logistique et d'une aérogare de fret. À l'époque, des taux de croissance annuels du transport de fret international de 10 % en moyenne, permettaient d'envisager la création d'une nouvelle infrastructure complémentaire aux aéroports parisiens avec l'objectif d'atteindre 150 000 tonnes annuelles de fret aérien à l'horizon 2010.

En novembre 1992, le Département crée pour ce faire une société d'économie mixte dédiée, la société anonyme d'économie mixte Paris-Champagne (SAEM Paris-Champagne). Le 12 octobre 1998, il cède ses parts à un consortium de partenaires privés canadiens et français et la société devient la SEVE (société d'exploitation de Vatry Europort<sup>31</sup>).

Les travaux ont débuté à l'hiver 1997-1998, la plate-forme a été livrée début 2000 et l'inauguration publique des installations a eu lieu le 15 juin 2000.

Les travaux d'aménagement ont pu être financés notamment grâce aux ressources fiscales tirées de la vignette automobile. En effet, au milieu des années 1990, le tarif de la vignette automobile était librement fixé par chaque conseil général. Un tarif très bas a entraîné une multiplication des immatriculations dans le département de la Marne, notamment de véhicules de sociétés de location<sup>32</sup>. Depuis 1992, le département de la Marne a dépensé 310 M€ en investissement et fonctionnement de l'aéroport de Vatry<sup>33</sup>.

L'aéroport a été ouvert au trafic aérien international par arrêté du 26 juin 2000. Son appellation officielle est devenue « Paris-Vatry » en septembre 2006, celui-ci ayant été intégré par l'association internationale du transport aérien (IATA) à l'ensemble des aéroports desservant la ville de Paris. La portée de cette appellation est seulement commerciale : elle permet de mettre en avant la « proximité » de l'aéroport avec Paris et de le faire apparaître comme tel dans les recherches d'itinéraires.

---

<sup>31</sup> La société SEVE était une société anonyme dont les actionnaires, au début de 2006, étaient Aéroports de Montréal Capital – ADMC (23,3 % du capital), le groupe canadien SNC-Lavalin associé à la société rémoise Pingat ingénierie (33,4 %), la Sogaris (société anonyme d'économie mixte de la gare routière de Rungis pour 15 % du capital), et les chambres de commerce et d'industrie de Châlons, Reims-Épernay et Troyes (respectivement 11,7 %, 9,9 % et 6,7 % du capital). Source : rapport d'observations définitives de 2007 relatif à la gestion de la société d'exploitation de Vatry Europort pour les exercices 1999 à 2005.

<sup>32</sup> En 1996, pour les voitures d'une cylindrée de 5 à 7 CV, le tarif de la vignette dans la Marne était le plus bas de France (278 francs, à comparer au maximum de 604 francs dans le Cantal et à la moyenne nationale de 515 francs pour le même véhicule). Les immatriculations de voitures neuves dans ce département ont ainsi été multipliées par cinq en un peu moins d'un an. « *Quelque 85.000 immatriculations de voitures neuves ont été enregistrées à Châlons-en-Champagne au cours des dix premiers mois de 1996, contre 16.000 pendant la période correspondante de 1995* », a déclaré à l'AFP Raymond Latreuille, directeur de la réglementation et des libertés publiques à la préfecture. « *Si l'on se réfère à l'ensemble des immatriculations (neuves ou occasions) arrêtées au 31 octobre 1996 sur l'ensemble du département, elles se chiffrent à 149.000, contre moins de 82.000 sur les dix premiers mois de 1995.* » Source Les Echos, article du 14 novembre 1996.

<sup>33</sup> Source : Département de la Marne.

Le département de la Marne était concessionnaire de l'aérodrome de Vatry, dans le cadre d'une convention signée en septembre 1997 avec l'État, en application de l'article L. 221-1 du code de l'aviation civile. Il était donc responsable de l'aménagement de la plate-forme, au sens large, à savoir toutes les opérations liées aux équipements aéroportuaires proprement dits, à la viabilisation de la plate-forme et aux zones d'activités économiques annexes. L'aéroport lui a été transféré par l'État dans le cadre de la loi de décentralisation du 13 août 2004.

Les aménagements de la plate-forme aéroportuaire : piste, aires de stationnements avions, équipements aéronautiques, bâtiments techniques, aérogare de fret ont été conduits par la SAEM Paris-Champagne puis la SEVE (Société d'exploitation Vatry Europort), dans le cadre de deux conventions de mandat qui lui avaient été confiées en janvier 1996 par le département de la Marne. La société d'exploitation Vatry-Europort a également réalisé deux zones d'aménagement concerté (cf. 2 ci-après).

L'exploitation, la gestion et le développement de la plate-forme aéroportuaire et de l'aérogare de fret ont été confiés par le département à la SEVE, dans le cadre d'une procédure de délégation de service public. Le contrat de délégation de service public a été signé le 2 décembre 1998 pour une durée de 20 ans. L'exploitation de l'aéroport par la société privée délégataire a démarré le 31 mars 2000. La SEVE a été liquidée par décision du Tribunal de commerce de Châlons-en-Champagne le 7 juillet 2016.

Le conseil départemental de la Marne a alors décidé de reprendre la gestion de l'aéroport et d'en confier l'exploitation, à compter du 8 juillet 2016, à un EPIC à personnalité morale et autonomie financière, l'établissement public de gestion de l'aéroport Paris-Vatry – EPGAV.

## **1.2 Historique de l'activité de l'aéroport**

### **1.2.1 Transport de fret aérien**

Dès l'origine, l'aéroport a été imaginé et conçu pour être spécialisé dans le transport et le traitement du fret aérien avec la constitution d'un pôle multimodal (air/route/rail) couplé à un pôle logistique.

Le site de l'aéroport est en effet situé à moins d'une journée de route des grands centres économiques européens, à 150 km de Paris et à moins de deux heures du Benelux. Il est très accessible par la route (autoroutes A26 et A4, RN4 et RD977). La zone logistique bénéficie par ailleurs d'un embranchement ferroviaire dédié avec une desserte de la gare de Châlons-en-Champagne située à 20 km (cf. § 2.3 ci-dessous).

Dans la convention initiale, le délégataire avait pour objectifs d'atteindre un trafic fret minimum de 125 000 tonnes en cumulé pendant les huit premières années et un trafic de 150 000 tonnes/an au terme d'une période de 10 ans (1998 – 2008). L'aéroport n'a jamais atteint ces objectifs. Le trafic a cru à partir de 2002, pour atteindre un peu plus de 41 000 tonnes en 2008. Mais, il est retombé à 22 442 tonnes de fret en 2009 (du fait de la crise économique et du départ pour Liège de la compagnie Avient<sup>34</sup> qui réalisait, à elle seule, environ 80 % des tonnages à Vatry), puis à 7 928 tonnes en 2010.

Malgré un tonnage un peu meilleur en 2017, le trafic fret est resté très modeste jusqu'en 2019 où il a atteint le niveau bas de 2 882 tonnes.

Tirant profit du transfert d'une partie du fret transporté dans les soutes des avions passagers vers des vols cargo pendant la crise sanitaire, le trafic à Vatry est remonté à 12 674 en 2020, puis à un peu plus de 30 000 tonnes en 2021.

---

<sup>34</sup> Cette compagnie spécialisée dans le transport de fret avait son siège social à Harare, au Zimbabwe et son centre commercial au Royaume-Uni. Elle assurait du transport de fret à destination de l'Afrique et du Moyen Orient.

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1 016	1 779	6 162	8 729	19 127	37 632	37 659	37 222	40 455	22 442	7 928	8 372

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
8 850	5 636	6 289	4 722	7 748	17 912	5 334	2 882	12 674	30 588

**Tableau 2 : trafic de fret (en tonnes) de l'aéroport de Vatry**  
Source : Union des Aéroports Français

Avec 29 781 t de fret avionné<sup>35</sup>, Paris-Vatry est classé en 2021 à la 7<sup>ème</sup> place des aéroports français pour le transport de fret avionné, derrière Paris-Charles de Gaulle (1 957 273 t), Bâle-Mulhouse (73 789 t), Paris-Orly (73 751 t), Marseille-Provence (56 526 t), Lyon-Saint Exupéry (50 076 t) et Toulouse-Blagnac (45 978 t)<sup>36</sup>.

## 1.2.2 Transport de passagers

La réalisation, en 2004, d'une aérogare passagers a permis également d'accueillir à Vatry des vols de transport de personnes, charters ou réguliers *low cost*.

Ainsi, en 2004 et 2005, la compagnie New Horizon a opéré des vols charters saisonniers à destination de la Turquie et vers Corfou. Mais le faible potentiel de la zone de chalandise a finalement contraint le voyageur à cesser toute exploitation. En 2006, une autre initiative a été conduite par la compagnie Air Turquoise avec quatre vols quotidiens à destination de Marseille, Nice, Londres, Bordeaux ou Toulouse. Mais la compagnie a également cessé ses activités après un mois d'exploitation et a été placée en liquidation judiciaire.

La compagnie Atlas Atlantic Airlines (AAA) a également exploité des vols charter au départ de Vatry vers le Maghreb à partir de 2015 jusqu'à sa liquidation judiciaire en décembre 2017.

Depuis 2010, la compagnie Ryanair assure des vols réguliers au départ de l'aéroport. Après avoir exploité des liaisons vers Oslo-Rygge (Norvège) et Stockholm-Skavsta (Suède), elle exploite actuellement des vols réguliers vers Fès, Marrakech et Porto. Ces vols transportent essentiellement, à l'aller et au retour, des passagers d'origine marnaise. Les remplissages sont de 90 % en moyenne, mais l'EPGAV contribue au financement de ces vols sous forme d'aides au démarrage et de financement d'actions marketing versées à Ryanair<sup>37</sup>.

Ibéria a exploité des vols réguliers (trois vols par semaine) vers son hub de Madrid à compter du 31 mars 2019. Mais, la compagnie a mis fin unilatéralement au contrat qui la liait à l'EPGAV et un accord transactionnel a été conclu en janvier 2020 pour un arrêt des vols à partir du mois de Mars 2020<sup>38</sup>.

Des vols saisonniers, commercialisés par Inzeeair, devaient être assurés à compter de cette année (du 26 mai au 26 septembre) le jeudi et le dimanche pour Nice, le vendredi et le lundi pour Londres-Stansted et le samedi pour Ajaccio. Ces vols ont été annulés en raison du nombre insuffisant de réservations.

Par ailleurs des vols à la demande (charters) sont affrétés par des agents de voyage, en période de vacances scolaires.

<sup>35</sup> Sur les 30 588 tonnes de fret qui ont transité par l'aéroport de Vatry en 2021, 807 correspondent à du fret camionné. Cf. définition du fret camionné à l'annexe 2, § 1.4.

<sup>36</sup> Source : Union des aéroports français, Résultats d'activité des aéroports français, p 35.

<sup>37</sup> Cf. II. du rapport de fin d'exercice 2020 présenté lors du conseil d'administration de l'EPGAV du 13 septembre 2021.

<sup>38</sup> Cf. II. du rapport de fin d'exercice 2020 présenté lors du conseil d'administration de l'EPGAV du 13 septembre 2021.

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
0	1 250	1 322	1 559	9 407	6 801	8 842	4 506	3 628	4 417	21 255	51 123

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
87 745	100 857	96 221	83 897	132 972	108 845	61 222	80 644	36 975	44 567

**Tableau 3 : transport de passagers de l'aéroport de Vatry**  
Source : Union des Aéroports Français

### 1.2.3 Vols d'entraînement

Grâce à la longueur de sa piste, l'aéroport de Vatry peut accueillir des vols d'entraînements avec tous types d'appareils ainsi que des vols d'essais techniques et de certifications.

C'est ainsi que des compagnies aériennes comme Air France, British Airways, Brussels Airlines, KLM, Transavia ou encore Swiss International Air Lines viennent régulièrement s'entraîner sur la plateforme marnaise pour former leurs pilotes aux procédures de décollage et d'atterrissage.

Airbus utilise également souvent l'aéroport pour y effectuer des tests sur ses nouveaux appareils, comme par exemple, ceux de l'Airbus A350.

Cette activité régulière représente moins de 10 000 mouvements par an (cf. tableau 3 qui représente le nombre de mouvements non commerciaux sur l'aéroport, lesquels incluent les vols d'entraînement). Elle génère un chiffre d'affaires important d'environ 1 M€<sup>39</sup>. La chute en 2020 et 2021 est liée à la crise sanitaire.

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
2 068	6 745	9 692	12 194	8 524	8 636	13 203	17 457	15 698	8 748	6 454	7 075

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
6 948	5 295	9 084	9 422	9 311	9 533	10 026	10 527	6 842	5 546

**Tableau 4 : nombre de mouvements non commerciaux sur l'aéroport de Vatry**  
Source : Union des Aéroports Français

### 1.2.4 Location de parkings avion et d'un hangar de maintenance

L'aéroport est équipé d'une surface importante de parkings avions (90 000 m<sup>2</sup>, soit la capacité d'une cinquantaine d'appareils). Il s'est par ailleurs doté en 2020, d'un hangar de 2422 m<sup>2</sup> permettant d'accueillir des aéronefs pour des opérations de maintenance<sup>40</sup>.

En 2020, l'aéroport a conclu avec la société TARMAC Aerosave une convention d'occupation temporaire relative au stockage et à la maintenance d'appareils<sup>41</sup> immobilisés pendant la crise sanitaire. Il a été mis fin à cette convention en 2021.

<sup>39</sup> Cf. II.c) du procès-verbal des délibérations du conseil d'administration de l'EPGAV du 31 janvier 2020.

<sup>40</sup> Ce nouvel équipement a coûté 3,3 M€, financés par le département de la Marne, et a bénéficié de subventions de la part de l'État dans le cadre du contrat de redynamisation du site de défense, à hauteur de 837 424 euros et de la région Grand Est pour 500 000 euros. Cf. II.e) du procès-verbal des délibérations du conseil d'administration de l'EPGAV du 31 janvier 2020.

<sup>41</sup> Cf. VIII du procès-verbal des délibérations du conseil d'administration de l'EPGAV du 29 juin 2020.

Le 10 mars 2021, une convention temporaire d'une durée de 10 ans a été conclue avec le groupe mar-nais ASI Group (ASI Aviation/ASI Innovation) pour utiliser le hangar de maintenance pour une activité de modification d'aéronefs<sup>42</sup>.

### 1.2.5 Rôle joué par l'aéroport pendant la crise sanitaire

Le trafic de marchandises à l'aéroport de Vatry était tombé à 2 882 tonnes en 2019, avant la crise sani-taire.

Cette dernière a permis à l'aéroport de jouer un rôle dans l'acheminement de matériel médical (90 vols, soit 4 500 tonnes de matériel médical et 610 millions de masques importés de Chine au cours du deu-xième trimestre de l'année 2020)<sup>43</sup>. Soixante-six rotations de compagnies russes et chinoises ont no-tamment été autorisées, au-delà des droits octroyés par les accords bilatéraux, par la DGAC entre mars et juillet 2020 pour des vols de transport de fret sanitaire « COVID 19 » composés de masques, maté-riels et produits sanitaires, principalement en Antonov 124, pour un total de près de 4 100 tonnes. À titre d'exemple, les quatre rotations hebdomadaires de Volga Dnepr, en avions cargo Antonov 124 vers Vatry, ont représenté un volume de fret de 450 à 650 m<sup>3</sup> (10 millions de masques environ par rotation).

En septembre et octobre 2020, une série de vols entre Tunis et Vatry (25 vols) a été mise en place pour des importations liées à la reprise des chaînes de production dans l'industrie automobile.

La fin de l'année 2020 a été marquée par le début d'opérations avec Qatar Airways, grâce aux déroga-tions à l'accord aérien entre la France et le Qatar<sup>44</sup> accordées par la DGAC. C'est ainsi que Qatar Airways a pu réaliser :

- deux vols par semaine entre Doha et Vatry au moyen d'avions passagers ne transportant que du fret du 15/11/2020 au 10/01/2021 ;
- un vol hebdomadaire tout cargo du 20/11/2020 au 01/01/2021 ;
- cinq vols pour Michelin en provenance de Thaïlande en octobre 2020 ;
- des vols sporadiques dans le cadre de la campagne du Beaujolais Nouveau jusqu'à mi-novembre ;
- de nombreux vols non réguliers en décembre et janvier, avant la signature de l'accord européen entre la France et le Qatar.

Au total, 26 rotations ont été opérées par Qatar Airways Cargo en novembre et décembre 2020. Au 31 Décembre, la compagnie aura fait transiter 2 379 tonnes par l'aéroport. Sur la même période, des im-portations de fret e-commerce ont été réalisées avec FTL Express (16 vols en novembre et décembre).

D'autres types de fret ont été traités en 2020 comme l'export d'animaux vivants, du fret militaire et industriel.

Au total, 12 674 tonnes de fret ont transité par l'aéroport en 2020.

En revanche, ce dernier n'a pas pu utiliser toute sa capacité de parking pour des avions immobilisés par la crise, puisqu'elle n'a stocké pendant le confinement de mars-avril, que 11 aéronefs sur la cinquantaine qu'elle aurait pu accueillir<sup>45</sup>.

L'activité de transport de marchandises s'est poursuivie à Vatry en 2021 avec un trafic un peu supé-rieur à 30 000 tonnes grâce à :

---

<sup>42</sup> Cf. 12) du procès-verbal des délibérations du conseil d'administration de l'EPGAV du 16 septembre 2021.

<sup>43</sup> Cf. II. du rapport de fin d'exercice 2020 de l'EPGAV.

<sup>44</sup> Cet accord ne prévoyait en principe que deux rotations hebdomadaires vers la France. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a autorisé des vols supplémentaires à la condition qu'ils soient réalisés vers l'aéroport de Vatry.

<sup>45</sup> Cf. 2 du procès-verbal des délibérations du conseil d'administration de l'EPGAV du 31 mars 2021.

- la consolidation des opérations effectuées pour le compte de FTL Express (e-commerce en provenance de la Chine) ;
- l'intensification de l'octroi, par la DGAC, de droits extra-bilatéraux en faveur de Qatar Airways, allant jusqu'à trois vols hebdomadaires tout cargo (l'un d'entre eux étant déplacé depuis Roissy-Charles de Gaulle) et deux vols d'avions passagers transportant des marchandises en cabine (« pax-freighters »<sup>46</sup>) sur la plateforme champenoise, jusqu'à la signature de l'accord aérien entre l'Union européenne et le Qatar intervenue le 18 octobre 2021 ;
- la signature, fin décembre 2020, d'un contrat d'un an avec Swiftair pour des vols de fret express (Colissimo, Chronopost) entre Vatry, Marseille et Rennes (début des opérations Chronopost le 4 janvier 2021) ;
- deux vols hebdomadaires réalisés par la compagnie moldave Aéro Trans Cargo (ATC) pour le compte de Bolloré.

### 1.2.6 **Activité actuelle de transport de marchandises de l'aéroport et projets de développement**

L'activité actuelle de transport de marchandises de l'aéroport se poursuit avec :

- les vols réalisés pour le compte de FTL Express ;
- les vols de fret express réalisés par Swiftair (cinq par semaine) ;
- les deux vols hebdomadaires réalisés par la compagnie Aero Trans Cargo (ATC) pour le compte de Bolloré ;
- des vols non réguliers de *General Cargo*.

#### FTL Express

FTL Express est un transitaire basé sur l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle spécialisé dans le e-commerce avec la Chine. Il importe environ 3 000 tonnes de fret par mois pour le compte de chargeurs chinois (Alibaba...). Un certain nombre de vols sont camionnés depuis ou jusqu'à Liège, que FTL envisage de transférer sur l'aéroport de Vatry.

FTL Express a signé le 19 janvier 2020 une convention avec le président du conseil départemental de la Marne et la direction régionale des douanes portant sur un partenariat de développement avec l'aéroport et un engagement de flux. FTL Express souhaite également construire un centre de tri automatisé propre de 12 000 à 15 000 m<sup>2</sup> en bord de piste, dans la continuité de l'actuel terminal fret n° 2. Le bâtiment sera réalisé sur un terrain vendu par le département de la Marne dans la zone ZA de la ZAC n° 1.

Pour ce faire, FTL Express a besoin de s'appuyer sur une compagnie aérienne basée à Vatry qui pourrait assurer un nombre minimum de vols hebdomadaires vers la Chine (trois à cinq par semaines). Une compagnie est en cours de constitution, dont FTL serait l'un des actionnaires. Elle serait dotée au démarrage de deux avions tout cargo (Airbus A 330 reconfigurés par une entreprise du groupe Vallair, basée sur l'aéroport de Châteauroux, dont c'est le métier et qui serait également actionnaire de l'entreprise) et pourrait, à terme, disposer d'une flotte plus importante. Le dossier de création de cette compagnie, dénommée FTL Airlines, est en cours d'instruction par les services de la DGAC.

La convention signée en janvier 2020 confère une exclusivité à FTL jusqu'au 31 décembre 2022.

#### Suspension des opérations par les compagnies russes

---

<sup>46</sup> Cf. annexe 2, § 1.4.

Avant la mise en place des mesures de rétorsion consécutives aux hostilités déclenchées par la Russie à l'encontre de l'Ukraine, plusieurs compagnies russes (parmi lesquelles Air Bridge Cargo) desservaient fréquemment l'aéroport de Vatry. Ces opérations ont été arrêtées.

#### Opérations réalisées pour le compte du groupe Bolloré

Deux vols hebdomadaires sont assurés depuis début 2021 par des Boeing B747F de la compagnie moldave Aero Trans Cargo (ATC) pour le compte du groupe Bolloré agissant en tant que transitaire. Bolloré est engagé jusqu'en mars 2023 pour ces deux vols à Vatry. Le Groupe utilise d'autres aéroports, notamment Roissy-Charles-de-Gaulle et l'aéroport de Luxembourg (vers lequel des marchandises sont transportées par camion depuis Roissy). Globalement satisfait des opérations assurées à Vatry, il pourrait y transférer davantage d'activités s'il s'y posait un plus grand nombre de compagnies aériennes assurant des services réguliers.

#### Qatar Airways. Une occasion manquée ?

La compagnie Qatar Airways a utilisé l'aéroport de Vatry pendant la crise sanitaire, du fait des contraintes de l'accord aérien entre la France et le Qatar<sup>47</sup>, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) ayant décidé de faciliter la réalisation de vols entre cet aéroport et celui de Doha. Mais, outre les dérogations pour pouvoir effectuer des vols entre Doha et Vatry, Qatar Airways aurait souhaité pouvoir également disposer de droits dits « de 5<sup>ème</sup> liberté »<sup>48</sup>, pour pouvoir desservir les États-Unis depuis Vatry en extension des vols réalisés depuis Doha et par anticipation de l'entrée en vigueur de l'accord entre l'Union européenne et le Qatar. Elle envisageait en effet de transférer rapidement une partie de son activité réalisée à partir de Liège et de Luxembourg vers Vatry. D'après la compagnie, c'est faute d'obtenir rapidement des droits de 5<sup>ème</sup> liberté sur l'aéroport marnais que la compagnie a décidé de la transférer sur l'aéroport de Maastricht où elle disposait des autorisations nécessaires.

Après l'entrée en vigueur de l'accord aérien entre l'Union européenne et le Qatar signé le 18 octobre 2021, la compagnie Qatar Airways dispose de droits de trafic suffisants pour pouvoir desservir d'autres aéroports que Vatry. Cet accord lui confère également des droits de 5<sup>ème</sup> liberté, avec des limitations (actuellement quatre fréquences par semaine).

Force est de constater que Qatar Airways, dont les principaux entrepôts en France sont localisés à Paris-Charles des Gaulle, n'a désormais plus d'incitation à se poser sur l'aéroport de Vatry de manière régulière.

Par ailleurs, la compagnie n'a pas prévu la possibilité d'atterrir ou de décoller sur un aéroport où le contrôle d'aérodrome n'est pas assuré. Or, c'est le cas à Vatry, à certaines périodes de la journée, notamment de nuit, où il n'est rendu aux usagers qu'un service AFIS (Flight Information Services, cf. annexe 4, § 3.1.). La DGAC a pris des contacts avec Qatar Airways afin de lui expliquer le fonctionnement et le niveau de sécurité du service AFIS afin d'essayer de lever ses réserves.

Il est probable que la compagnie continuera à réaliser à Vatry des vols ponctuels, mais qu'il sera difficile de la faire revenir sur le transfert d'une partie de ses activités à Maastricht.

#### CMA CGM, une autre occasion manquée ?

Le groupe CMA CGM est un acteur mondial majeur du transport maritime (troisième armateur mondial) et de la logistique, capable d'offrir des solutions de transport multimodales de bout-en-bout (maritimes, ferroviaires et routiers). Doté d'une flotte de 500 navires, il dessert 420 ports commerciaux dans

---

<sup>47</sup> Voir note 44.

<sup>48</sup> Cf. annexe 4, § 4.

le monde avec plus de 257 lignes maritimes. Sa filiale CEVA-Logistics dispose de 750 entrepôts représentant plus de 9 millions de m<sup>2</sup>, dont deux sur la zone logistique de l'aéroport de Vatry. Il emploie 130 000 personnes dans le monde et réalise un chiffre d'affaires de 56 Mds\$<sup>49</sup>.

Le groupe a créé en 2021 une compagnie aérienne, CMA CGM Air Cargo, filiale spécialisée dans le fret aérien. Elle s'est dotée de quatre Airbus A330-200F d'occasion (capacité d'emport de 61 tonnes), dont l'exploitation a été confiée à la compagnie aérienne Air Belgium. Elle poursuivra son développement en 2022 avec deux Boeing 777 cargo (capacité d'emport de 102 tonnes), puis avec quatre Airbus 350F qui intégreront la flotte en 2025 et 2026 (capacité d'emport de 104 tonnes).

La compagnie opère, via Air Belgium, des vols vers les États-Unis (Chicago, Atlanta) et, prochainement, en propre, des vols vers l'Asie (Hong-Kong à l'été 2022, puis Séoul, Shanghai, Bangkok à compter de l'hiver 2022-2023)<sup>50</sup>.

Après avoir envisagé un temps de se baser sur l'aéroport de Vatry, CMA CGM Air Cargo a finalement choisi d'opérer depuis l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Les dirigeants de la compagnie expliquent, d'une part, qu'elle a vocation à travailler avec des donneurs d'ordre importants, localisés dans la Région-Capitale. L'aéroport de Roissy lui permet, d'autre part, de massifier davantage de marchandises qu'à Vatry, notamment celles contenues dans les soutes des appareils transportant des passagers, grâce au nombre important de vols en correspondance (hub passagers d'Air France).

CMA CGM a annoncé fin mai son projet d'entrer au capital du groupe Air France-KLM (à hauteur de 9 %) et de nouer un partenariat exclusif de dix ans avec le groupe aérien en ce qui concerne l'activité cargo. Le choix de CMA CGM Cargo de s'implanter à Roissy prend ainsi tous son sens, le hub d'Air France (qui lui-même relance son activité de transport de marchandises via sa filiale Air France Cargo) étant basé sur cet aéroport.

#### Axes de développement envisagés par l'aéroport de Vatry

L'aéroport travaille selon trois axes de développement du transport de marchandises :

- renforcer l'activité de fret express avec la poursuite des vols entre Vatry, Marseille et Rennes réalisés pour le compte de Colissimo et Chronopost ;
- se positionner sur le créneau du e-commerce, avec, dans un premier temps, l'intensification du partenariat avec FTL Express et l'installation à Vatry de FTL-Airlines, si cette compagnie parvient à obtenir une licence de transporteur aérien (en moyenne cinq à sept vols par semaine à l'import) ; les temps de transit sur l'aéroport marnais (48 à 72h de moins par rapport aux grands hubs européens) pourraient intéresser des chargeurs chinois. L'une des difficultés est d'identifier des flux de marchandises à l'export pour éviter que les appareils ne repartent à vide ;
- consolider l'activité du *General Cargo*, avec la pérennisation de vols réguliers tels que ceux d'ATC réalisés pour le compte de Bolloré et la mise en place de vols réguliers, essentiellement vers l'Asie ou l'Afrique ; l'aéroport mène des discussions en ce sens avec plusieurs compagnies aériennes, notamment turques et éthiopiennes, ainsi qu'avec Airbus pour une activité basée sur ses appareils de type Beluga.

L'aéroport cherche par ailleurs à faire transiter par lui du fret à spécificité (produits pharmaceutiques/animaux vivants/fret périssable) : l'aéroport a engagé un processus de certification CEIV pharma<sup>51</sup>. Il espère par ailleurs consolider les transports d'animaux vivants à l'export. La mise en place de vols d'importation de fret périssable, notamment de fruits et légumes en provenance d'Afrique, est

---

<sup>49</sup> Source : Site Internet de CMA CGM : <https://www.cmacgm-group.com/fr/groupe-et-vision>

<sup>50</sup> Source : <https://www.cma-cgm.fr/produits-services/air-cargo>

<sup>51</sup> Center of Excellence for Independent Validators (CEIV), certification mise en place sous l'égide de IATA (International Airlines Transport Association) qui permet d'assurer la traçabilité et la fiabilité du transport de médicaments sur l'ensemble de la chaîne logistique.

freinée par les limitations imposées par les services d'inspections vétérinaires et phytosanitaires (cf. annexe 4, § 2).

À terme, l'aéroport verrait bien son activité partagée en trois parts égales entre le e-commerce, le *General Cargo* et le fret express.

Il s'est donné pour objectif d'atteindre 45 000 t en 2022, 75 000 t en 2023 et 100 000 t en 2024.

### 1.3 Historique de la zone logistique

Parallèlement au lancement de l'aéroport, le département de la Marne a engagé, à proximité de ce dernier, la réalisation d'une vaste zone logistique de 1 000 ha environ, visant à tirer toutes les synergies permises par une desserte tri-modale air, rail et route. Avec les 365 ha d'emprises aéroportuaires, c'est donc un site économique de près de 1 400 ha, voué à la logistique, qui est programmé et préparé sur le site de Vatry.

Tout en phasant les opérations d'aménagement proprement dites, menées par le biais de plusieurs zones d'aménagement concerté (ZAC), le département engage dès 1994 les démarches de la maîtrise foncière de l'ensemble du site :

- déclaration d'intérêt général le 4 novembre 1994 ;
- déclaration d'intérêt public de la ZAC n° 1 le 25 novembre 1997 ;
- déclaration d'intérêt public de la ZAC n° 2 et des réserves foncières le 22 mars 1999 ;
- achèvement des opérations de maîtrise foncière en 2011.

Il concède les opérations d'aménagement des deux premières zones d'aménagement concerté (ZAC) à sa société d'économie mixte (la SAEM Paris-Champagne dont il est alors encore l'actionnaire majoritaire) par un traité de concession en date du 3 janvier 1996 : « *les études générales des ZAC 1 & 2, les acquisitions foncières incluses dans le dossier de réalisation des ZAC, les études et la réalisation d'une partie des tâches d'aménagement prévues aux dossiers de réalisation des ZAC et la commercialisation des terrains* ».

À la même date, il complète cette concession par deux conventions de mandat de 10 ans maximum confiée à la même SEM. Ces conventions « Études - Travaux - Promotion » et « Foncier » chargent la SEM de procéder, au nom et pour le compte du Département, « *aux acquisitions foncières à l'exception de celles incluses dans les dossiers de réalisation des ZAC 1 & 2, à l'étude et la réalisation des infrastructures primaires des ZAC, des superstructures publiques correspondant aux phases de réalisation, à l'étude et aux travaux de l'aéroport et, à la communication promotionnelle de la plateforme* ».

La concession et les deux conventions de mandat sont reprises par la SEVE lors de sa création, en 1998. La SEVE engage les réalisations, ainsi que la commercialisation de la ZAC n° 1. Huit entreprises, ainsi que le centre d'affaires de la CCI de Châlons-en-Champagne s'installent ainsi entre 1996 et 2001. Il s'agit pour l'essentiel d'entreprises déjà présentes sur le territoire, qui relocalisent et développent leur activité sur le site. Le flux d'installations se tarit alors.

En décembre 2003, le département reprend en régie la ZAC n° 1, puis la ZAC n° 2 en novembre 2006. Ces opérations sont conduites par le service de l'aménagement, logé à la direction du patrimoine, du développement et de l'environnement. Ce service assure l'ensemble des responsabilités d'aménageur : études et gestion des procédures, commercialisation et gestion des zones, relations avec les concessionnaires, suivi des entreprises installées. Il est appuyé en tant que de besoin par les services spécialisés.

Seules deux opérations nouvelles sont réalisées entre 2001 et 2019. L'association de formation professionnelle ALMEA crée une antenne pour ses formations à la logistique sur la ZAC n° 1, à côté du centre

d'affaires de la CCI en 2006. L'entrepôt de Norbert Dentressangle<sup>52</sup> est la première opération sur la ZAC n° 2, en 2007. Bien que l'embranchement ferré de la ZAC soit réalisé, cette entreprise n'est pas raccordée.

En 2019, l'arrivée de Mosolf, groupe logistique allemand spécialiste de l'automobile, relance l'aménagement de la ZAC n° 2. Après une première acquisition de 24 ha, le groupe a pris en location un deuxième terrain, ainsi que des options qui pourraient porter ses emprises totales à plus de 70 ha. Cet investissement fait suite à la sortie d'un partenariat sur un site lorrain et offre des possibilités de croissance importante. Mosolf a commencé à organiser l'écosystème indispensable au développement de ses activités avec la reprise du centre de maintenance de camions par un transporteur d'automobiles, partenaire historique. Ce centre de maintenance avait été réalisé en 2000 par Garage Poids Lourds Kehr & Cie sur la ZAC n° 1 ; il avait assez rapidement cessé ses activités<sup>53</sup>. D'autres projets sont évoqués, notamment un centre routier.

Cette première arrivée est suivie par d'autres projets dans le secteur logistique, du négoce et même de l'industrie. Par ailleurs, les entrepôts de la première génération qui étaient vacants, parfois depuis plusieurs années, retrouvent preneurs, tel celui de la SCAPEST en face des aérogares.

Cette reprise récente et rapide de la commercialisation amène le conseil départemental à engager les études de la ZAC n° 3 en 2021, en visant la reconstitution de l'offre vers 2027.

## 2. Le site de la plateforme aéroportuaire et sa desserte

### 2.1 Le site

L'aéroport de Vatry est situé sur le territoire des communes de Bussy-Lettrée, Haussimont et Vassimont-et-Chapelaine dans le département de la Marne, en région Grand Est. La commune de Vatry qui lui a donné son nom est à 8 km au Nord-Est.

Ouvert à la circulation aérienne publique (CAP) depuis 1993, l'aéroport se trouve à 25 km au Sud-Ouest de Châlons-en-Champagne (soit environ 2mn en voiture), à 71 km au sud-est de Reims (soit 45mn en voiture via l'autoroute A4), à 62 km au Nord de Troyes (35mn en voiture) et à 160 km à l'Est de Paris (soit environ 1h30 en voiture).

---

<sup>52</sup> Racheté en 2015 par XPO, dont la branche logistique européenne est devenue GXO Logistics.

<sup>53</sup> La filiale du groupe Kehr Vatry Poids Lourds Services a été radiée du registre de commerce et des sociétés (RCS) en 2015 mais son activité n'avait jamais décollé. Dès 2003, des mesures de poursuite d'activité avaient été nécessaires.

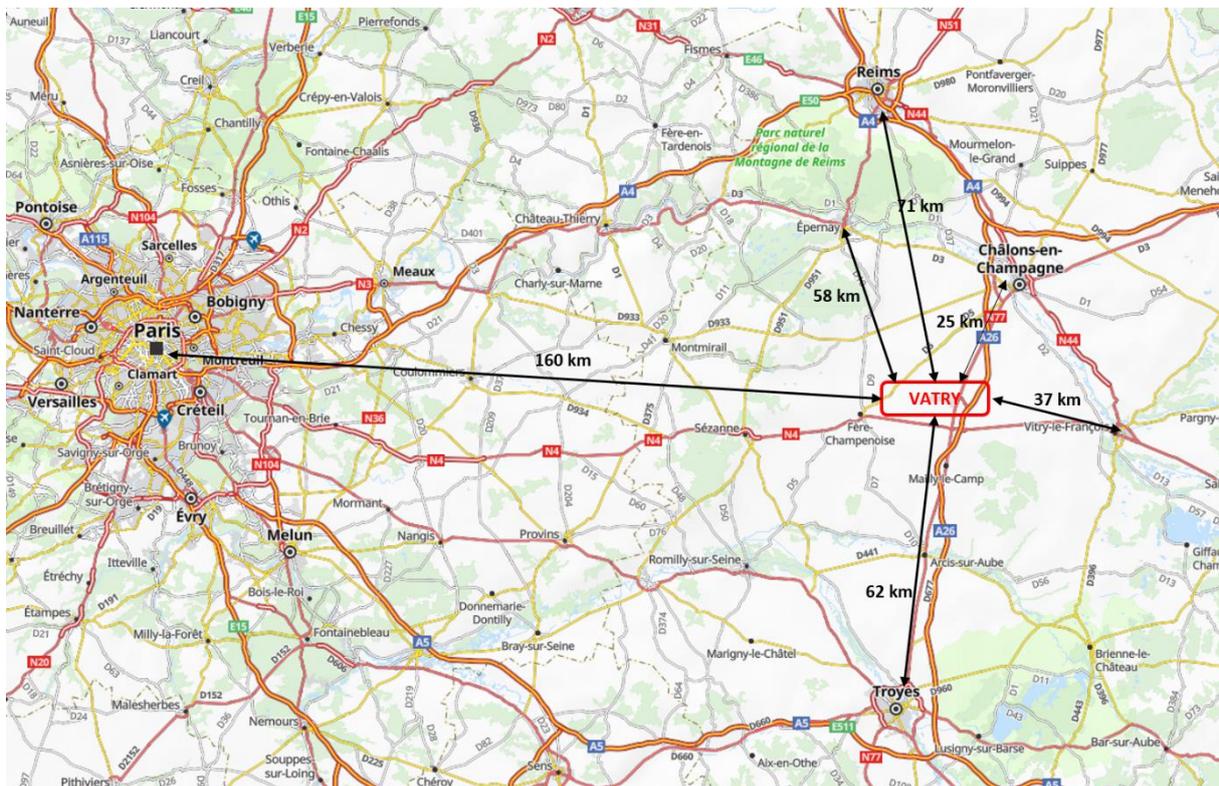


Figure 3 : Vatry dans le réseau urbain proche

L'isolement de l'aéroport et la faible densité de population (7 habitants au km<sup>2</sup>) autour de l'aéroport limitent très fortement ses impacts environnementaux et sociaux.

Ainsi, les nuisances sonores n'affectent qu'un nombre limité d'habitations. À la création de l'aéroport, le Conseil général avait réservé une enveloppe de 4,1 millions d'euros pour l'isolation phonique des habitations situées dans le plan d'exposition au bruit. 150 habitations seulement ont bénéficié de cette aide. Le régime de taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) n'est pas applicable à l'aéroport.

Cette situation constitue indéniablement un atout pour l'aéroport qui peut notamment envisager de développer ses activités, de jour comme de nuit.

## 2.2 Accès routiers

L'aéroport est accessible depuis Châlons-en-Champagne par la départementale RD977 qui relie cette ville à Troyes.

Un échangeur à proximité de l'aéroport permet d'accéder à l'axe Nord-Sud que constitue l'autoroute à péage A23-E27 qui rejoint l'A4 au Nord de Châlons-en-Champagne et Troyes au Sud.

L'autoroute A4-E50 entre Paris et Strasbourg, constitue un axe Est-Ouest rapide, accessible à une trentaine de kilomètres au Nord de l'aéroport.

La RN4 reliant Paris à Nancy constitue un autre axe Est-Ouest qui passe à proximité de l'aéroport, au Sud.

## 2.3 Accès ferroviaire

La ligne

Les ZAC 1 et 2 de l'aéroport sont embranchées fer sur une ligne capillaire fret reliant Coolus au Sud-Est de Châlons-en Champagne à Luyères à une dizaine de kilomètres au Nord de Troyes.

Cet accès ferroviaire constitue un véritable atout pour la zone logistique, actuellement sous-évalué. Les installations de l'aéroport proprement dites ne sont actuellement pas embranchées. Les flux de marchandises ne sont actuellement pas suffisants pour justifier un tel raccordement. Mais à l'avenir, il pourrait l'être si l'activité cargo et logistique se développait suffisamment, ce qui permettrait de diminuer les pré- et post-acheminements routiers.

La ligne capillaire à laquelle l'aéroport est embranché est une voie unique, non électrifiée, réservée au fret et d'une longueur de 77km/89 km de linéaire de voie. Elle comporte 55 ouvrages d'art et 79 passages à niveau.

L'utilisation est soumise à un certain nombre de limitations liées à son mode particulier d'exploitation (ligne à voie unique, non équipée de signalisation et sans débouché au Sud) :

- le nombre de circulations est limité à 4 par jour ouvré, soit deux trains aller-retour ;
- la vitesse est limitée à 40 km/heure ;
- pour des raisons de sécurité, l'exploitation de la ligne est suspendue en cas de forte chaleur ;
- cette dernière est organisée en 2 x 8 les jours ouvrables : la ligne est fermée la nuit en hiver et ouverte le matin et la nuit en été, permettant de réduire les périodes de fermeture pour forte chaleur.

### Les circulations

La ligne est utilisée par des céréaliers (principalement) et également par la Défense pour la desserte ferroviaire du Camp militaire de Mailly (une trentaine de trains par an).

Le trafic actuel est d'environ 400 000 tonnes de fret par an, soit une moyenne de 320 trains de marchandises par an, auxquels il faut ajouter la trentaine de trains militaires. Les différents usagers étant répartis sur la longueur de la ligne et celle-ci ne débouchant qu'au Nord à Coolus, le nombre de circulations décroît du Nord au Sud : en 2019, le trafic était de 348 trains sur la section 1 de 7 km, 202 trains sur la section 2 de 27 km à laquelle est raccordé l'aéroport, 171 trains sur la section 3 de 20 km et 92 trains sur la section 4 de 20 km.

L'embranchement ferroviaire n'est actuellement pas utilisé par les entreprises de la zone logistique de l'aéroport. Toutefois Mosolf, entreprise de stockage, de distribution et de reconditionnement d'automobiles implantée en ZAC n° 2, a effectué des tests en avril 2022 et envisage de signer une convention avec Fret SNCF pour acheminer sur son site de Vatry des véhicules par rail depuis Forbach. Avec un rythme initial de deux trains par semaine, Mosolf vise à terme deux trains par jour, l'essentiel des importations à partir des usines en Europe de l'Est ayant vocation à être assurées par voie ferroviaire. D'autres prospects seraient *a priori*, du fait de leurs activités, susceptibles de souhaiter aussi utiliser le fer (une usine de production de bétons légers et un grossiste en produits métallurgiques).

### Perspectives

Les accords avec SNCF-Réseau concernant l'entretien de la ligne arrivent à échéance en fin d'année 2022. Il s'agit d'un des capillaires fret les plus importants en région Grand Est. Des discussions sont actuellement en cours entre SNCF Réseau, l'État, la région Grand Est et les collectivités locales concernées, afin de financer les travaux nécessaires au maintien de son exploitation dans les conditions actuelles (renouvellement de traverses, de ballast, réfection d'ouvrages d'art et de passages à niveau). Il faut préciser que ces travaux n'ont pas pour objet d'améliorer les performances, ni de lever les limitations d'utilisation actuelle de la ligne.

Le montant des travaux nécessaires, répartis sur la période 2023-2026, est évalué à une quarantaine de millions d'euros. La première phase de travaux, d'un montant de 20,06 M€ est financée par l'État (46 %), la région Grand Est (27,5 %), le département de la Marne (12,5 %), le département de l'Aube (12,5 %), la communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne (1 %) et la communauté de communes de la Moivre à la Coole (0,5 %). La seconde phase devrait être financée en 2024-2025.

L'entretien de la ligne représentera par ailleurs un coût annuel de 1,3 M€ sur 10 ans qui devront être supportés par les usagers de la ligne. Des discussions sont également en cours avec SNCF Réseau pour trouver un accord.

Bien que cela ne soit pas directement l'objet de la mission, il paraît nécessaire d'appeler l'attention sur le fait que la ligne de capillaire fret sur laquelle est embranchée la zone logistique pourrait connaître un problème de capacité dans le cas où les projets d'utilisation par les entreprises implantées sur celle-ci viendraient à se concrétiser.

En effet, l'exploitation de la ligne est limitée à 4 trains par jour. Ne débouchant pas au Sud, les sections au Nord sont les plus circulées : 348 trains sur la section 1 (soit en moyenne, 1,3 train par jour ouvré), 202 trains sur la section 2 à laquelle est raccordé l'aéroport (soit 0,8 train en moyenne par jour ouvré). Si le projet de MOSOLF venait à se réaliser (2 trains par semaines au démarrage), la ligne pourrait être saturée en capacité à certaines périodes (notamment en période de récolte des céréales).

Indépendamment des discussions concernant la rénovation du capillaire fret, qui est en tout état de cause nécessaire pour son maintien en service, des échanges pourraient être utilement engagés par les pouvoirs publics avec SNCF réseau pour objectiver le problème de capacité éventuel et identifier les solutions permettant, le cas échéant, de le résoudre. L'objectif serait de pouvoir mettre en place des modes d'exploitation permettant de faire circuler simultanément plusieurs trains en pleine sécurité sur la voie (système de vagues alternées de plusieurs trains dans le même sens ? signalisation des trains entre eux ?).

Enfin, l'aéroport pourrait éventuellement trouver un intérêt à pouvoir acheminer par train le kérosène destiné à remplir les cuves utilisées pour l'avitaillement des aéronefs. En effet, leur capacité globale est limitée à 660 000 litres et est insuffisante<sup>54</sup>. Le dépôt de carburant le plus proche de l'aéroport est à 5 km, mais ne dispose pas de kérosène. Les cuves sont donc alimentées par voie routière, depuis un dépôt situé à 35 km de l'aéroport.

D'une part, cette situation surenchérit le coût de l'avitaillement sur l'aéroport de Vatry pour les compagnies aériennes. D'autre part, elle pourrait poser problème en cas de croissance du trafic. Les solutions envisageables sont :

- l'ajout de cuves supplémentaires ;
- l'aménagement du dépôt le plus proche de Vatry pour traiter du kérosène ;
- l'utilisation de remorques de train (étude de faisabilité en cours) : cette solution impliquerait de réaliser un embranchement sur la ligne capillaire fret, du secteur avitaillement de l'aéroport ;
- l'acheminement du kérosène du dépôt de Vatry à l'aéroport par pipeline.

## 3. L'aéroport

### 3.1 Les installations aéroportuaires

L'aéroport est un aéroport de catégorie A au sens de l'article R.222-5 du code de l'aviation civile (« aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances »). De fait, il peut être accessible 24h/24, 7j/7 et est ouvert de 7 heures à 21 heures, avec extension possible sur demande.

---

<sup>54</sup> La capacité des cuves de l'aéroport de Vatry ne permet d'avitaillement qu'une poignée d'appareils long courrier (la capacité des réservoirs de d'un B747-400 F étant d'environ 200 000 litres). Or, en période de forte activité le nombre de rotations d'aéronefs sur la plateforme peut monter à 7 par jour, la moyenne étant de 2 à 3 par jour.

### 3.1.1 La piste

L'aéroport est doté d'une piste de 3 860 m x 45 m, l'une des plus longues en France, qui lui permet d'accueillir, sans difficulté, de très gros porteurs (du type de l'Airbus A380). Celle-ci est dotée de voie de dégagement rapide.

Celle-ci dispose d'équipements permettant un atterrissage dans des conditions météorologiques dégradées, notamment en conditions de faible visibilité (ILS de catégorie I en QFU 10 et de catégorie III en QFU 28).

La proximité entre la piste et les aérogares assure un temps de roulage réduit (en moyenne 5 minutes).

Le déneigement de la piste est assuré en 1 heure 30.

### 3.1.2 Services généraux assurés par l'aéroport

- L'aéroport dispose d'un parking avions de 90 000 m<sup>2</sup> pouvant accueillir une cinquantaine d'appareils ;
- un service de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs (SSLIA) est présent H24, et assure la protection des personnes et des biens (Protection incendie de la plateforme niveaux 5 et 7 publiés, niveau 9 sur demande) ;
- un dispositif mobile permet le dégivrage des avions ;
- le service d'avitaillement dispose de cuves d'une capacité de stockage de 660 000 litres de kérosène Jet A1, qui est insuffisante<sup>55</sup> ;
- le contrôle aérien est assuré par les services de la direction de la navigation aérienne et complété par des agents AFIS (Air Flight Information Services) cf. annexe 4, § 3.1. et 3.3. ;
- la plateforme est sécurisée grâce à une vidéosurveillance dans la zone aéroportuaire et sur les voies publiques.

### 3.1.3 Les terminaux

#### **Terminal Passagers (4 500 m<sup>2</sup>) :**

- deux salles d'embarquement ;
- accès direct aux aéronefs ;
- services dédiés aux passagers :
- une boutique de duty free ;
- un bar ouvert en fonction des heures des vols passagers, qui propose aussi de la vente à emporter ;
- parkings véhicules légers gratuits (1 300 places) et payants (450 places) situés à proximité ;
- location de véhicules sur site.

**Terminaux cargo** (12 300 m<sup>2</sup> d'espaces de stockage et de palettisation dédiés au fret avec une capacité annuelle de l'ordre de 200 000 tonnes de fret) :

Terminal 1 :

- 4 200 m<sup>2</sup>, dont 1 700 m<sup>2</sup> dédiés au fret sec et 2 500 m<sup>2</sup> de chambres froides à température dirigée adaptées au traitement du fret périssable ;
- Poste d'Inspection Frontalier Européen ;

---

<sup>55</sup> Cf. § 2.3..

- Chargement en séquence pour maintien de la chaîne du froid.

Terminal 2 :

- 8 100 m<sup>2</sup> dédiés au fret sec ;
- 4 fosses à palettisation – quais de déchargement ;
- chambres dédiées aux matières dangereuses, au fret sensible, radioactif ou explosif : Le papier fiduciaire, les monnaies étrangères frappées en France, ou encore les produits explosifs. Vatry est l'un des deux seuls aéroports français bénéficiant d'une dérogation pour les produits de Classe 1 (explosifs) ;
- traitement automatisé du fret en magasin.

Services dédiés au traitement des marchandises :

- offre complète de services comprenant l'assistance cargo, la documentation, la constitution et la sécurisation des palettes et toutes les activités liées au transit de marchandises ;
- entreposage sous douane ;
- poste d'Inspection Frontalier Européen, présence sur place des douaniers ; Dédouanement, contrôles phytosanitaires et vétérinaires ;

Les aéroports répondent aux normes de sécurité et de sûreté les plus exigeantes : quais de livraison équipés d'un système vidéo, accès contrôlé par lecteurs de badges ;

Les équipes de l'établissement public sont spécialisées dans le traitement du *General Cargo* et ont les compétences nécessaires pour traiter le fret hors gabarit, les animaux vivants, du fret sous température contrôlée 2/8° et 15/25° ainsi que des frets sensibles.

### 3.1.4 Hangar de maintenance avions

Un hangar de 2 422 m<sup>2</sup> permet d'accueillir sur le site de l'aéroport des avions monocouloir de type A320-A321 ou B737 pour des opérations de maintenance en ligne et de maintenance approfondie (*checks A à C*).

Des espaces de bureaux et de stockage pièces et matériels de maintenance sont disponibles, ainsi qu'un pont roulant à l'intérieur du hangar.

## 3.2 L'aéroport : un établissement public industriel et commercial local

L'exploitation de l'aéroport est assurée depuis le 8 juillet 2016 par un EPIC dénommé établissement public de gestion de l'aéroport Paris-Vatry – EPGAV -, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

*« L'établissement a pour activité principale l'exploitation, la gestion, l'entretien, le renouvellement, le développement et la réalisation d'ouvrages, terrains, bâtiments, installations, matériels, réseaux et tous services nécessaires au fonctionnement et au développement de l'Aéroport de Vatry et de ses zones d'activité, aux activités aéronautiques, industrielles et tertiaires sur la zone aéroportuaire et, plus généralement, à toutes autres activités contribuant au développement de cette plateforme et de son territoire.*

*Il a également pour objet d'assurer toutes activités ou opérations de quelque nature qu'elles soient, économiques, juridiques, financières, industrielles, commerciales ou immobilières, sous quelque forme que ce soit, dès lors que ces activités ou opérations se rattachent, directement ou indirectement, à l'objet susmentionné ou à tous objets similaires, connexes ou complémentaires.»<sup>56</sup>*

L'établissement est sous le contrôle d'un conseil d'administration composé de 14 membres dont :

---

<sup>56</sup> Cf. article 2 des statuts de l'EPGAV.

- 13 membres avec voix délibérative :
  - 8 membres représentant le conseil départemental de la Marne ;
  - 1 membre représentant le conseil régional du Grand Est ;
  - 1 membre représentant la communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne ;
  - 1 membre représentant la communauté urbaine du Grand Reims ;
  - 1 membre représentant le conseil départemental de l'Aube ;
  - 1 membre représentant la communauté d'agglomération Troyes Champagne Métropole ;
- 1 personnalité qualifiée choisie en raison de ses compétences dans les activités aéroportuaires et/ou économiques et industrielles liées au domaine aéronautique ou pouvant concourir à la promotion et au développement de l'aéroport, avec voix consultative.

Le conseil d'administration délibère sur toutes les questions intéressant le fonctionnement de l'établissement, et notamment sur :

- les acquisitions, aliénations et prises en location de biens immobiliers, ainsi que les mises en location de biens mobiliers et immobiliers qui appartiennent à l'établissement ou mis à disposition de ce dernier ;
- le budget préparé par le directeur ;
- la fixation des taux des redevances dues par les usagers de la régie de manière à assurer l'équilibre financier de l'établissement ;
- le rapport d'activité de l'établissement élaboré par le directeur ;
- le compte financier établi par l'agent comptable ;
- l'étendue des délégations accordées au directeur en matière notamment de marchés publics de travaux, de fournitures et de services passés selon la procédure adaptée et contrats, et les modalités de compte-rendu de l'exercice desdites délégations, ainsi qu'en matière de création de régies de recettes, d'avances et de recettes et d'avances ;
- l'autorisation du représentant légal de la régie pour intenter au nom de la régie des actions en justice, défendre la régie dans les actions intentées contre elle ou conclure des transactions.

Le directeur est désigné par le conseil départemental de la Marne, sur proposition du président dudit Conseil, et nommé par le président du conseil d'administration.

### 3.3 Les finances

L'EPGAV a réalisé un chiffre d'affaires opérationnel de 3,898 M€ en 2020 et 8,007 M€ en 2021. Il a bénéficié de 3 M€ de subventions en 2020 (dont 1,5 M€ du conseil départemental de la Marne et 1 M€ du conseil régional) et de 2 M€ en 2021 (dont 1 M€ du conseil départemental de la Marne et 1 M€ du conseil régional), soit 33 % du chiffre d'affaires de l'aéroport en 2021 et 25 % en 2022.

L'aéroport est légèrement déficitaire en 2020 (-80 k€) et en 2021 (-231 k€). Les principaux postes de charges sont les salaires et charges (4,320 M€, soit 54 % des charges en 2020 et 5,404 M€ en 2021, soit 46 % des charges).

Il faut noter que ses besoins contraignent l'aéroport à utiliser des lignes de trésorerie depuis 2021, pour faire face aux aléas et aux contraintes opérationnelles dans un contexte de croissance d'activité. La ligne de trésorerie a été augmentée de 500 k€ en 2021 à 1 M€ en 2022.

L'activité de transport de passagers est déficitaire (-449 k€ en 2021), alors que les vols d'entraînement et les vols cargo sont bénéficiaires (respectivement, +116 k€ et + 259 k€ en 2021). Il faut signaler que l'activité d'avitaillement est déficitaire de 254 k€ en 2021.

L'effectif total de l'aéroport était de 79 personnes (dont 74 de contrats à durée indéterminée, CDI) en 2019, avant la crise. Il était légèrement supérieur en 2020 (85 personnes, dont 78 CDI). Il a fortement

augmenté en 2022 (142 personnes, dont 90 CDI), l'aéroport ayant dû recourir à des contrats à durée déterminée (7), à des intérimaires (31) et à des contrats en alternance (14).

#### Projections sur la période 2022-2024

En 2022, l'EPGAV prévoit de réaliser un chiffre d'affaires opérationnel de 11,325 M€ (grâce à un tonnage de marchandises de 45 000 tonnes), de 18,913 M€ en 2023 (avec un tonnage fret de 75 000 tonnes) et de 25,154 M€ en 2024, avec un tonnage fret de 100 000 tonnes.

L'aéroport prévoit de continuer à bénéficier de subventions d'un montant de 2 M€ par an sur la période.

Le résultat serait ainsi bénéficiaire de +770 k€ en 2022, de +1,856 M€ en 2023 et de +3,212 M€ en 2024. Si l'on déduit les subventions de 2 M€ prévues par l'EPGAV, il serait déficitaire, hors subventions, en 2022 et 2023.

L'activité de transport de passagers resterait déficitaire de 270 k€ en moyenne par an, les vols d'entraînement et cargo, ainsi que l'avitaillement contribuant positivement au résultat net de l'EPGAV.

D'après la direction de l'aéroport, son point mort serait atteint avec 41 677 tonnes de fret en 2022, 66 227 tonnes en 2023 et 83 957 tonnes en 2024. Les effectifs devraient atteindre 165 personnes fin 2022, dont 109 CDI, 37 contrats d'intérim et 12 contrats en alternance.

L'aéroport prévoit des investissements à hauteur de 6,276 M€ sur la période 2022-2024, dont 38 % financés par le conseil départemental. L'essentiel (61 %) correspond à des travaux concernant le maintien en état de la piste et des appareils.

## 4. Les zones d'aménagement

### 4.1 Périmètre, les ZAC, le foncier

La zone logistique de 1 000 ha environ engagée par le département de la Marne s'appuie sur la zone aéroportuaire, la voie ferrée et un accès routier direct à l'autoroute A26. Cette configuration optimise les possibilités de desserte des terrains par les trois modes. Le plan ci-dessous présente la structure et l'état de développement du site à la mi-2021 (les ZAC n° 1 et 2 sont notées Business Park 1 et 2 respectivement sur le plan).

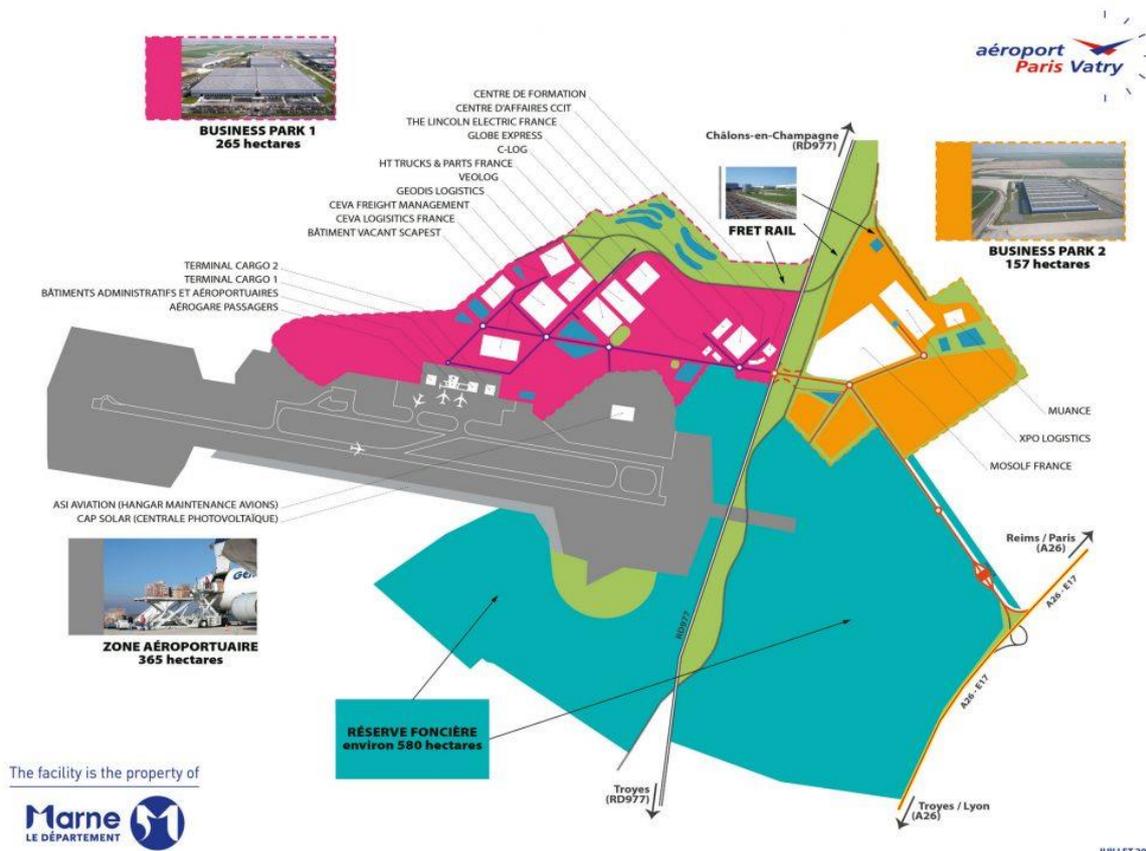


Figure 4 : plan d'ensemble du site logistique de Vatry  
 Source : Département de la Marne

Après l'installation d'une petite dizaine d'entreprises lors du lancement de la ZAC n° 1, la commercialisation a été très réduite pendant une quinzaine d'années et n'a réellement repris qu'en 2019 avec l'arrivée de Mosolf. Le bilan à date de l'aménagement est détaillé dans le tableau ci-dessous.

	Surfaces (en ha)			Principales dates			Observations
	brute	cessible	cédée	création	réalisation	dernière modification	
<b>ZAC 1</b>	265	137	60	13 février 1997	25 novembre 1997	16 décembre 2021	Un secteur ZA de 37 ha réservé aux activités en lien avec l'aéroport (en cours de réévaluation).
<b>ZAC 2</b>	157	106	40	30 juin 1999	11 décembre 2000	16 décembre 2021	
<b>ZAC 3</b>	360	250 à 270					
<b>Réserve foncière</b>	220						
<b>GRAND TOTAL</b>	1002	Env. 500	100				

*Tableau 5 : surfaces et dates principales des ZAC  
Source : département, mise en forme par la mission*

Dans la ZAC n° 1, un secteur ZA de 37 ha est réservé aux entreprises dont l'installation est liée à l'activité aéroportuaire. Ce secteur vient en bord de piste à l'Ouest de l'aérogare des voyageurs. Il vient aussi en bord de piste, sur une longueur plus limitée, à l'Est des deux terminaux fret de l'aéroport. La moitié environ de ce linéaire est en cours de cession à ADM, qui réalise un bâtiment pour le compte de FTL Group<sup>57</sup>. Le Département a imposé des clauses lui conférant un droit de priorité en cas de cession de ce terrain par ADM.

Dans cette même ZAC, un petit secteur ZC était réservé à l'installation de petites entreprises. Le Département, en liaison avec la commune de Bussy-Lettrée, fait évoluer le règlement de cette zone pour l'aligner sur celui du secteur ZB destiné à la logistique et à l'industrie, faute de pertinence du site pour l'accueil de petites entreprises, hormis celles offrant des services directs aux entreprises logistiques et à leurs employés. Cette question des pôles de vie et de service doit être retravaillée.

Dans la ZAC n° 2, la collectivité a aussi aménagé une petite déchetterie publique, ouverte certains jours aux particuliers et aux professionnels.

Hors ZAC, dans le domaine aéroportuaire, le Département a réalisé les deux premiers terminaux fret, au droit des aires de stationnement existantes, ainsi qu'un bâtiment de maintenance aéronautique, au centre de la marguerite Nord-Est. Ces trois bâtiments sont mis à disposition de l'aéroport pour son exploitation. L'aéroport exploite directement les deux entrepôts. Il loue le bâtiment de maintenance à ASI Aviation, une société de maintenance et d'aménagement d'avions, dont l'établissement principal est sur l'aéroport de Reims – Prunay.

## 4.2 Équipements

D'une conception déjà ancienne, les ZAC n° 1 et 2 offrent des niveaux d'équipement et de services collectifs variables, selon les sujets.

### Énergie

Une ligne haute tension à 90 kV, double circuit, dessert le poste de transformation « Europort » localisé au Sud du site, en marge de la marguerite Sud-Est. La distribution de la zone logistique est assurée à partir de ce poste, en basse et moyenne tension.

<sup>57</sup> La mission n'a pas eu accès aux modalités contractuelles entre ADM et FTL Group.

Un réseau de distribution de gaz de GRDF dans toutes les voies du pôle logistique permet de desservir toutes les parcelles.

### Télécommunications

L'ensemble de la zone est desservi par le réseau d'initiative publique Losange. Ce réseau est déployé par la région Grand Est, en partenariat avec les départements des anciennes régions de Champagne-Ardenne et de Lorraine (sauf Moselle).

La couverture par les réseaux de téléphonie mobile est assurée par les principaux opérateurs, au niveau 4G (Orange, SFR et Bouygues) et, depuis le 15 décembre 2020, au niveau 5G, par Free<sup>58</sup>.

### Déchets

S'agissant d'une zone d'activité, aucune obligation de déploiement d'un service public de collecte de déchets ne s'applique. La communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne assure cependant la collecte des déchets ménagers et assimilés. En l'absence d'une structure pouvant gérer des services mutualisés, chacune des entreprises fait son affaire de la collecte des déchets industriels banals et spéciaux.

La petite déchetterie installée sur la ZAC n° 2 ne peut pas être considérée comme un service offert aux entreprises installées sur la ZAC. En effet, sa petite taille et ses horaires d'ouverture limités la destinent aux particuliers et aux très petites entreprises.

### Alimentation en eau

Le site est desservi en eau potable à partir d'un forage dans la nappe de la craie du Campanien. Le forage et le réseau sont toujours gérés par le département. Les tirages restent très inférieurs aux plafonds d'autorisation (de l'ordre de 10 % du débit maximal annuel autorisé de 438 000 m<sup>3</sup>).

L'eau prélevée respecte les règles sanitaires ; elle est distribuée sans traitement.

Le réseau de distribution d'eau potable dessert un réseau de poteaux d'incendie sur le domaine public départemental. Son débit est plafonné par le débit maximal de prélèvement sur le forage (65 m<sup>3</sup>/h) complété par la disponibilité d'une réserve de 2 200 m<sup>3</sup> constituée à la station de mise en surpression du réseau. Les propriétaires des entrepôts complètent leur défense incendie par des dispositions propriétaires (réserves et réseau interne).

### Assainissement

Le site est assaini en séparatif. Les eaux usées sont traitées par lagunage sur le site. Cette station, propriété du département, est gérée par un prestataire spécialisé.

Les eaux pluviales des parcelles privées sont infiltrées sur les parcelles. Celles du domaine public sont collectées et prétraitées (débourbeurs et séparateurs d'hydrocarbures) avant infiltration.

### Services aux transporteurs

Un atelier d'entretien de poids lourds avait été réalisé au début des années 2000, sur la ZAC n° 1. Cette activité n'avait pas perduré et le site est resté en friche. Dans le cadre de son installation, Mosolf a racheté cet équipement pour le rétrocéder à une entreprise spécialisée allemande, HT Trucks & Parts. Cette entreprise déploie un réseau de centres de maintenance et de dépannage poids lourds, avec deux implantations en France (Vatry et Chatenoy-le-Royal, près de Chalon-sur-Saône. HT Trucks & Parts est

---

<sup>58</sup> Observatoire des données sur les réseaux mobiles, Agence nationale des fréquences : <https://www.anfr.fr/gestion-des-frequences-sites/observatoire/observatoire-en-carte2/>

la filiale de Hegelmann, logisticien et transporteur qui travaille notamment pour Mosolf et développe son activité en France depuis 2017<sup>59</sup> (implantation d'entrepôts à Chatenoy-le-Royal).

L'aire de service de Sommessous, sur l'autoroute A26, est à 5 km du péage de Vatry, vers le sud. Elle permet le retournement pour repartir vers le nord. Cette aire de service est aussi accessible par le réseau routier local (8 km à partir du carrefour d'accès aux zones d'activités sur la route départementale D977), en traversant le village de Sommessous. Cette aire de service offre les services courants : stationnement, restauration rapide, sanitaires.

Une petite station-service locale, au sud du bourg, offre un complément de service.

Enfin, Mosolf envisage la création d'un centre routier important (300 places de stationnement) offrant les services habituels de stationnement sécurisé, hôtellerie et restauration. Ce centre serait ouvert à tous les transporteurs.

#### Services aux salariés et au public

À ce jour, les seuls services aux personnes existant sur le site sont ceux qui sont proposés dans l'aérogare, à savoir un bar<sup>60</sup> ouvert en fonction des heures des vols passagers qui propose aussi de la vente à emporter. Le restaurant d'entreprise qui avait été ouvert dans le centre d'affaires Roger Maillier a été fermé.

Aucun service aux salariés n'est proposé, hormis ceux assurés par certaines entreprises pour leur personnel (salles de restauration, etc.).

### 4.3 Stratégie de commercialisation et de gestion

La commercialisation est assurée directement par le département qui n'a pas missionné de commercialisateur pour les zones de Vatry. Le site est bien évidemment connu des grands commercialisateurs (CBRE, BNP Paribas Real Estate, etc.), du fait de leurs mandats sur des bâtiments à remettre en location<sup>61</sup>. Une information en ligne, sans mise à jour récente, est donnée sur les sites du Conseil départemental et de l'aéroport de Vatry.

Alors que la demande pour des terrains à vocation logistique est importante et que le site est repéré comme site logistique important, la commercialisation s'opère donc essentiellement par requêtes spontanées de la part d'acteurs en recherche.

Si, actuellement, ce positionnement ne nuit pas à la commercialisation, il explique probablement le gel des opérations pendant une quinzaine d'années, alors que le marché des entrepôts est resté très actif dans la périphérie de l'Île-de-France. Ce positionnement peut aussi limiter la capacité du Département à négocier au plus juste les surfaces vendues en fonction des besoins effectifs des opérateurs. Sans méconnaître l'intérêt de la démarche du groupe Mosolf pour créer un écosystème autour de lui, cette initiative prive l'aménageur du meilleur de la valorisation de son foncier.

Le département gère aussi directement les espaces publics des zones et des espaces qu'il a conservés dans son domaine. Cette gestion (entretien des espaces verts, nettoyage, etc.) est assurée par la direction des routes. Si la qualité de cette gestion ne soulève pas d'observation, elle n'est pas proactive pour déployer les services qui pourraient renforcer l'attractivité et la fonctionnalité de la zone pour ses entreprises et leurs salariés, ainsi que pour ses visiteurs (en particulier, pour les poids lourds).

---

<sup>59</sup> Actu transport logistique du 17 juin 2019 - <https://www.actu-transport-logistique.fr/dossiers/supply-chain/hegelmann-accroit-ses-capacites-en-france-519534.php>

<sup>60</sup> Le Befly

<sup>61</sup> Fin avril 2022, les bâtiments anciennement occupés par SCAPEST, d'une part, et la moitié de l'entrepôt anciennement occupé par CEVA Freight Management, d'autre part, étaient offerts à la location par les commercialisateurs.

## 4.4 Les entreprises installées et les options

En mai 2022, 17 entreprises sont installées sur le site de Vatry, pour 1219 emplois, dont un cinquième en intérim (257 équivalents temps plein).

Sur la ZAC n° 1, la plupart de ces entreprises sont installées depuis de nombreuses années, même si des changements de dénominations sociales ont été constatés, suite à des réorganisations des groupes concernés. Parmi les arrivées récentes, le groupe Mosolf ouvre une nouvelle dynamique avec une stratégie de constitution de l'écosystème logistique indispensable au déploiement de ses activités. Mosolf a racheté les installations d'un garage poids lourds sur la ZAC n° 1 qui n'avait fonctionné que quelques années au début des années 2000, pour les revendre à HT Trucks & Parts<sup>62</sup>, filiale d'Hegelmann, son principal partenaire pour le transport des voitures. Mosolf a l'intention de développer d'autres services indispensables, et notamment un gros centre routier.

À ce jour, aucune entreprise installée ne reçoit ou n'expédie des marchandises par avion ou par train. L'intermodalité de la zone logistique reste potentielle, malgré la qualité des infrastructures (cf. § 2.3. ci-dessus).

Une première analyse de la répartition sectorielle des activités installées sur le site, et des projets, permet de tirer quelques éléments de diagnostic (cf. figure 5 ci-après).

- La moitié des entreprises sont des entreprises logistiques au sens strict du terme. Elles offrent 80 % des emplois du site. Au sein de cet ensemble, deux secteurs dominant : la pharmacie et la grande distribution (environ un quart des emplois chacun).
- L'aéroport et ses prestataires directs représentent plus du quart des entreprises (5 sur 17) et 17 % des emplois.
- Les services directs aux entreprises, notamment logistiques, et à leurs salariés sont très limités, avec seulement deux entreprises (transport et garage poids lourds), soit 3 % de l'emploi. ALMEA, organisme de formation professionnelle implanté dans les Ardennes et dans la Marne, organise aussi ses formations en logistique à Vatry, en utilisant des locaux du centre d'affaires. Neuf salariés sont recensés au titre de cette activité délocalisée, bien qu'ALMEA n'ait pas d'établissement à Vatry.
- Les projets identifiés ne bouleversent pas l'analyse, avec un renforcement des activités logistiques (automobile, logistique générale et première implantation dans le secteur du e-commerce) et l'arrivée possible d'entreprises industrielles susceptibles d'utiliser le fer de par leurs activités.
- Quatre entreprises logistiques sont positionnées sur des secteurs susceptibles de mobiliser des transports par avion (textile et pharmacie). Cette piste est travaillée par l'une des entreprises et un prospect dans le secteur du e-commerce bâtit son projet autour de l'importation par avion (FTL Express, cf. § 1.2.6. ci-dessus).
- Hormis peut-être un transporteur installé sur le site<sup>63</sup>, aucune entreprise de gestion des activités au sol nécessaires au développement du fret aérien n'est installée sur le site : transitaire, manutentionnaire, transporteur, services aux équipages... Le service intégré de manutention et de gestion des entrepôts bord de piste par l'aéroport, par ailleurs apprécié, ne facilite peut-être pas la constitution de cet écosystème.

---

<sup>62</sup> HT Trucks & Parts est la filiale « maintenance et assistance » du groupe logistique allemand Hegelmann, prestataire important de Mosolf pour le transport tous modes de véhicules.

<sup>63</sup> Globe Express (<https://www.aac-globe-express.com>) est un spécialiste national de la « logistique urbaine et agile », dont l'agence de Reims est implantée à Vatry. Cette société est positionnée, pour l'essentiel, sur les transports entre les sites d'entreprises et sur les livraisons du dernier kilomètre (y compris avec des services de conciergerie).

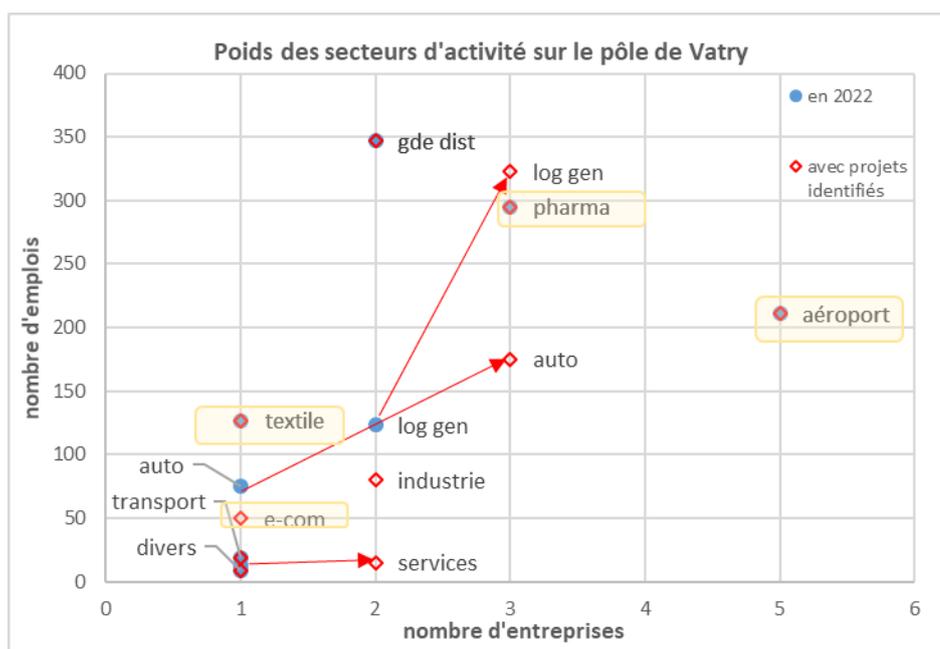


Figure 5: répartition des entreprises par secteurs et nombre d'employés

Aucune entreprise installée sur la zone logistique n'utilise actuellement le fret aérien. Le développement d'activités de e-commerce et le renforcement du secteur pharmaceutique pourraient permettre d'envisager des synergies plus importantes entre l'aéroport et le site logistique.

La localisation de chargeurs à proximité immédiate est un atout pour le développement du trafic aérien, ce qui justifie de prêter attention lors de la commercialisation des terrains à cette option. Par contre, par la taille du site, le succès de la zone logistique ne dépend et ne dépendra que marginalement de la présence de la piste. Par contre, la capacité effective de desserte ferroviaire paraît être un enjeu majeur, trois entreprises récemment installées étant *a priori* des utilisateurs importants de ce mode.

## 4.5 Les projets

### 4.5.1 Inscription sur la liste des sites industriels « clé en main »

Le département de la Marne a déposé le 30 mars 2021 un dossier de labellisation du site de Vatry (ZAC n° 1 et n° 2) comme site industriel « clé en main ». Ce site a été labellisé le 23 septembre 2021, en même temps que le parc industriel de Recy et Saint-Martin-sur-le-Pré développé par la communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne.

L'orientation vers la logistique est confirmée dans le dossier de demande, tout en indiquant que des implantations industrielles, commerciales ou de service sont possibles.

Cependant, la mission note que cette labellisation n'est pas vraiment valorisée. Elle n'est notamment citée sur aucun des deux sites utilisés par le Département pour présenter son offre, celui de l'aéroport (<https://www.parisvatry.com/cargo/zac-de-vatry>) et celui du Département (<https://marne.fr/les-actions/infrastructure-et-transport/laeroport-paris-vatry-et-ses-parcs-dactivites>).

La valorisation de cette labellisation devrait être engagée, en cohérence avec les démarches nécessaires pour attirer sur l'aéroport des utilisateurs majeurs. Un dossier de promotion du site, visant des cibles identifiées par une étude de marché, devrait constituer un préalable à toute campagne de recherche d'un tel opérateur.

## 4.5.2 ZAC n° 3

Le Conseil départemental a délibéré le 22 octobre 2021 pour engager les démarches de création de la 3<sup>ème</sup> ZAC, sur une superficie de 360 ha. En effet, soutenue par une demande importante en grandes surfaces exprimée en 2020 et 2021, la commercialisation des ZAC n° 1 et 2 a été dynamique et toutes les grandes surfaces sont désormais vendues ou sous option. Cette zone est *a priori* complètement inscrite dans les orientations arrêtées initialement : grands lots à vocation logistique, éventuellement industrielle, pour partie embranchés fer. Les options d'aménagement sur la base des premières études de faisabilité ont été présentées à l'assemblée départementale lors de sa session du 20 mai 2022. Les différentes options dégagent entre 250 et 270 ha cessibles, pour un coût de travaux hors taxe de 62 M€ environ. Le chronogramme prévisionnel permet de livrer les premières parcelles en 2027.

L'engagement de cet aménagement s'inscrit dans un contexte réglementaire qui a beaucoup évolué depuis le démarrage du projet. Les exigences en matière de protection de l'environnement ont été fortement renforcées et l'aménagement est évidemment soumis à évaluation environnementale.

## 4.5.3 Plan de développement économique et écologique

La reprise de l'activité d'aménagement et l'engagement du projet de ZAC n° 3 ont permis d'identifier plusieurs sujets environnementaux en amont. Il s'agit notamment la biodiversité et de la consommation d'espaces naturels et agricoles. En effet, en sus des procédures nécessaires pour la création et la réalisation de la nouvelle ZAC, les plus grands projets d'implantation logistiques, y compris sur les ZAC n° 1 et 2, pourraient être soumis à évaluation environnementale (de droit ou suite à une procédure de cas par cas).

En liaison avec les services de l'État (préfecture, DREAL, DDT) et l'aéroport, le département a engagé une démarche globale pour traiter les questions posées par les richesses constatées en matière de biodiversité, tant sur la plateforme aéroportuaire que dans les deux ZAC existantes et certains espaces restant à aménager. Il s'agit notamment d'une formation relictuelle de pelouses calcicoles propre à la Champagne crayeuse, le savart, mais aussi de terrains restés en friche, traditionnellement intéressants et de la présence de diverses espèces protégées. Sur la base d'un inventaire de la biodiversité et d'une mise à jour des autres volets du diagnostic environnemental réalisé à la fin des années 90 pour les ZAC n° 1 et 2, le département a engagé la réalisation d'un plan de développement global et d'implantation écologique. Ce dernier a pour objectifs d'identifier les solutions d'évitement, de réduction et de compensation à l'échelle de l'ensemble du site, cherchant à tirer parti de sa surface et des spécificités d'usage de certaines emprises inconstructibles. En effet, l'organisation de la plateforme aéroportuaire et les servitudes aéronautiques imposent des contraintes importantes sur la constructibilité. Le plan devrait aussi aborder la question des énergies renouvelables, les espaces de stationnement et les toitures des entrepôts constituant, *a priori*, des surfaces propices à l'installation de panneaux photovoltaïques. La prise en compte en amont des contraintes spécifiques imposées par la sécurité aérienne (éblouissement essentiellement) facilitera la préparation des projets d'investissements.

Cette démarche devrait être couplée avec des réflexions menées autour du label « aéroport vert », destiné à valoriser la gestion, la protection et l'amélioration de la biodiversité sur les terrains aéroportuaires en complément des actions réalisées sur les zones d'activités. Celui-ci évalue quatre enjeux : la biodiversité, l'investissement du personnel, la communication, et l'ancrage territorial de l'aéroport<sup>64</sup>.

Aujourd'hui, de nombreux aéroports cherchent en outre à s'inscrire dans une démarche de réduction volontaire de leurs émissions de CO<sub>2</sub>. C'est le cas des aéroports européens qui adhèrent au programme

---

<sup>64</sup> Source : Projet de plan de développement global et d'implantation écologique, Département de la Marne, 20 mai 2022.

Airport Carbon Accreditation (ACA) porté par ACI EUROPE<sup>65</sup>. Celui-ci définit quatre niveaux de certification, dont le premier impose d'avoir établi le bilan carbone de l'aéroport conformément à la norme ISO 14064.

La labélisation « aéroport vert » porte spécifiquement sur les enjeux de bio-diversité de l'aéroport. Elle diffère de la certification ACA, mais en est complémentaire. L'aéroport de Vatry pourrait mener en parallèle les deux démarches, en visant, dans un premier temps, le niveau 1 de la certification ACA. À court terme, il s'agit plus d'une question d'image, que d'attirer de nouveaux usagers de la plateforme sur ce seul critère écologique, qui, à terme ne sera probablement plus différenciant (car tous les aéroports devront un jour être certifiés). Les niveaux supérieurs de la démarche ACA impliquent des investissements qui pourraient s'inscrire progressivement dans les futures étapes du développement de l'aéroport.

## 5. Conclusions

L'aéroport de Vatry dispose de nombreux atouts pour accueillir une activité de transport de marchandises :

- sa localisation, ni trop près, ni trop loin de Paris, bien desservie par la route et proche de l'Allemagne et des pays du Benelux qui génèrent des flux de marchandises importants ;
- un site embranché fer et relié à une ligne capillaire fret dont la pérennité est *a priori* assurée pour les dix prochaines années (sous réserve du financement des travaux de rénovation en cours de discussion) ;
- un site relativement éloigné des populations environnantes qui permet d'envisager le développement de ses activités, de jour comme de nuit ;
- l'une des pistes les plus longues de France, équipée pour pouvoir accueillir de très gros porteurs dans des conditions météorologiques dégradées, notamment par faible visibilité ;
- deux terminaux cargo bien équipés permettant d'accueillir tous types de fret : *General Cargo*, petits colis, denrées périssables tels que des produits d'origine animale ou végétale ou des produits pharmaceutiques (chambres froides à température dirigée), des animaux vivants, du fret sensible ou des matières dangereuses ;
- des temps de roulage et de traitement des marchandises réduits comparativement aux autres aéroports généralistes ou spécialisés fret ;
- la proximité d'une zone logistique de superficie importante jouxtant l'aéroport.

L'aéroport dispose d'infrastructures et d'équipements qui lui permettent, sans investissement lourd, de pouvoir traiter jusqu'à 150 00 tonnes environ. À court terme, seuls des investissements d'entretien des infrastructures existantes sont nécessaires.

On constate que la zone logistique est actuellement gérée de manière indépendante et étanche par rapport à l'aéroport. À ce jour, aucune entreprise des deux zones d'activité ne reçoit ou n'expédie de marchandises par avion. Aucune entreprise de gestion des activités au sol nécessaires au développement du fret aérien n'est installée sur le site : transitaire, manutentionnaire, transporteur, services aux équipages...

L'embranchement ferroviaire constitue avant tout un atout pour la zone logistique aujourd'hui sous-évalué. Cependant, des entreprises qui y sont installées commencent à envisager d'utiliser cette infrastructure. Il pourrait aussi présenter un intérêt à l'avenir pour l'aéroport proprement dit.

---

<sup>65</sup> 37 aéroports français, de toutes tailles, sont impliqués, dans la démarche. La France était ainsi, en 2018, le pays avec le plus grand nombre d'aéroports accrédités dans le monde. Deux aéroports (Nice et Lyon) ont déjà atteint la neutralité carbone. Source : <https://www.aeroport.fr/public/page/programme-airport-carbon-accreditation-reussir-la-reduction-de-notre-empreinte-carbone-2018-241>

# Annexe 2 - Le transport aérien de marchandises

## Sommaire

<b>1. Les fondamentaux économiques</b> .....	<b>2</b>
1.1 La place du transport aérien dans le transport de marchandises.....	2
1.2 Le transport aérien de marchandises dans le monde .....	2
1.3 Le trafic de fret en France.....	4
1.4 Les catégories de fret et leurs spécificités .....	4
1.5 Les principaux acteurs du fret aérien .....	6
<b>2. L'offre et la demande - perspectives</b> .....	<b>8</b>
2.1 Avant la crise sanitaire.....	8
2.2 Pendant la crise sanitaire.....	9
2.3 Les trois années à venir .....	10
2.4 Moyen et long termes .....	12
<b>3. Les aéroports « concurrents »</b> .....	<b>14</b>
3.1 Deux exemples d'aéroports à dominante « fret » en Europe de l'Ouest .....	14
3.1.1 Aéroport de Liège.....	14
3.1.2 Aéroport de Luxembourg.....	16
3.2 Le hub de Paris-Charles de Gaulle .....	19
3.3 Comparaison des coûts de touchée de quelques aéroports européens .....	21
<b>4. Conclusion - Enjeux pour Vatry</b> .....	<b>23</b>

# 1. Les fondamentaux économiques

## 1.1 La place du transport aérien dans le transport de marchandises

La part du trafic international de marchandises transportées par voie aérienne est modeste (moins de 1 % en volume en 2019, avant la crise sanitaire, d'après Air Transport Action Group - ATAG<sup>66</sup>). Elle contraste cependant avec la part de ces mêmes marchandises en valeur (35 % d'après ATAG).

Ces chiffres sont corroborés par les données fournies par Eurostat. En 2020, la part en volume du commerce extérieur à l'Union européenne transporté par avion était de 0,6 % pour les exportations et de 0,3 % pour les importations. La part en valeur était de 25,6 % pour les exportations et de 21,1 % pour les importations<sup>67</sup>. En comparaison, la part en volume du transport maritime était de 74,1 % en export et de 83,9 % en import et en valeur, de 41,4 % en export et de 51,2 % en import.

Cela signifie que l'avion transporte essentiellement des biens de valeur : produits de luxe, de haute technologie (téléphones portables, composants électroniques) ou des biens périssables (fleurs) ou qui doivent être livrés rapidement (produits pharmaceutiques, pièces automobiles...).

De manière générale, le transport aérien est mieux adapté au transport de longue distance (en particulier intercontinental) que le transport routier ou ferroviaire. Il est peu adapté pour les produits ou les matériaux lourds ou encombrants. Il a pour lui la rapidité qui le rend incontournable sur de longues distances, pour le fret express ou les marchandises périssables.

Avant la crise sanitaire, la majorité du fret aérien était embarquée dans les soutes d'appareils transportant des passagers. Pour les compagnies aériennes, la commercialisation des soutes constitue un complément de recettes pour les lignes aériennes régulières. Pour les donneurs d'ordre et les commissionnaires de transport, cette organisation permet de profiter du réseau et de la fréquence des vols de passagers opérés par les compagnies aériennes. La forte chute du trafic de vols passagers a modifié la répartition des marchandises entre les avions tout cargo et les avions transportant des passagers pendant la crise sanitaire (cf. § 2.2 ci-dessous).

## 1.2 Le transport aérien de marchandises dans le monde

Au niveau mondial, les compagnies aériennes transportent annuellement un peu plus de 60 Mt de fret (63 Mt en 2019, année de référence avant la crise<sup>68</sup>). Le trafic était de 294,3 milliards de tonnes-kilomètres de fret en 2019. Le taux de remplissage moyen était de 50,3 %.

Aujourd'hui, les grands flux internationaux de trafic aérien de fret se situent entre l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie et dans une moindre mesure, le Moyen-Orient (Pays du Golfe). Le trafic entre les pays d'Asie est également important. Les flux avec le continent asiatique sont désormais prépondérants.

En 2019, les principaux aéroports, par ordre décroissant de trafic fret, étaient : Hong-Kong (4,9 Mt), Memphis (4,3 Mt, grâce au hub principal de Federal Express - Fedex), Shanghai (3,6 Mt), Louisville (2,79 Mt), Incheon (2,76 Mt), Anchorage (2,74 Mt), Dubaï (2,5 Mt), Doha (2,21 Mt), Taipei (2,18 Mt)<sup>69</sup>.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, le premier européen, se classait au plan mondial en 11<sup>ème</sup> position avec 2,10 Mt, et Francfort 14<sup>ème</sup> avec 2,091 Mt.

---

<sup>66</sup> Association sans but lucratif qui représente tous les secteurs du transport aérien. Elle comprend 40 membres parmi lesquels Airports Council International (ACI), Airbus, ATR, Boeing, Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), CFM International, GE, International Air Transport Association (IATA), Pratt & Whitney, Rolls-Royce and Safran. <https://www.atag.org>

<sup>67</sup> International trade in goods by mode of transport, Eurostat [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International\\_trade\\_in\\_goods\\_by\\_mode\\_of\\_transport#Trade\\_by\\_mode\\_of\\_transport\\_in\\_value\\_and\\_quantity](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods_by_mode_of_transport#Trade_by_mode_of_transport_in_value_and_quantity).

<sup>68</sup> Source IATA. World Air Transport Statistics 2020.

<sup>69</sup> Source ACI, Airport Council International

En 2019, les principaux aéroports européens étaient Paris – Charles de Gaulle (2,10 Mt), Francfort (2,09 Mt), Londres-Heathrow (1,67 Mt), Amsterdam-Schiphol (1,59 Mt), Leipzig (1,22 Mt), Liège (0,89 Mt), Luxembourg (0,86 Mt), Cologne (0,80 Mt) et Madrid (0,59 Mt).<sup>70</sup>

En 2020 et 2021, Francfort est repassé devant Paris – Charles de Gaulle, qui a connu une baisse de trafic plus importante que l'aéroport allemand pendant la crise sanitaire. Londres-Heathrow est désormais au 5ème rang européen, derrière Leipzig, qui se rapproche d'Amsterdam-Schiphol (cf. tableau 6).

AIRPORT	TRAFFIC 2021	TRAFFIC 2020	2021/2020	2021/2019
Frankfurt	2,317,882	1,952,628	+ 18.7 %	+ 8.9 %
Paris (CDG + Orly)	2,143,467	1,807,212	+ 18.6 %	- 2.6 %
Amsterdam	1,680,854	1,456,428	+ 15.4 %	+ 5.6 %
Leipzig	1,591,618	1,383,485	+ 15.0 %	+ 28.5%
London Heathrow	1,453,722	1,204,886	+ 20.7 %	- 13.1 %
Liege	1,412,498	1,120,643	+ 26.0 %	+ 56.5 %
Luxembourg	1,125,000	947,000	+ 18.8 %	+ 26.0 %
Cologne	986,000	863,000	+ 14.3 %	+ 21.5 %
Milan Malpensa	741,881	511,292	+ 45.1 %	+ 36.0 %
Brussels	668,110	511,613	+ 30.6 %	+ 33.4 %
Madrid	523,396	401,133	+ 30.5 %	- 6.5 %
East Midlands	453,837	438,000	+ 3.6 %	+ 6.4 %
Zurich	393,062	291,163	+ 35.0 %	- 13.0 %
Copenhagen	286,708	223,243	+ 28.4 %	- 17.0 %
Vienna	261,299	217,888	+ 19.9 %	- 7.9 %

**Tableau 6 : Principaux aéroports européens pour le transport de marchandises**  
Source : © Uply - Data sources : airport authorities

D'une manière générale, les aéroports à dominante fret (Leipzig, Liège, Luxembourg) ont mieux tiré parti du contexte pandémique que les plateformes aéroportuaires généralistes, dont une partie importante du trafic fret était, avant la crise, transportée dans les soutes des vols passagers. Elles ont en effet pu continuer à accueillir et à traiter des avions tout cargo, alors que les capacités disponibles en soute des avions passagers s'effondraient à cause de la pandémie (cf. *infra*, § 2.2).

Liège a ainsi connu, en 2020 et 2021 deux années exceptionnelles. Il en est de même de l'aéroport de Luxembourg, grâce notamment à la présence de la compagnie tout cargo Cargolux, et qui a franchi pour la première fois le cap du million de tonnes en 2021.

Bruxelles a également tiré parti de son positionnement sur le secteur de la santé (acheminement de vaccins pour le compte de l'Union européenne). La plateforme belge est toutefois devancée par Milan Malpensa, dont le trafic a augmenté en 2021 de 45 % par rapport à 2020 et de 36 % par rapport à 2019, suite à l'implantation d'un nouveau hub de DHL en 2020, trois ans après FedEx.

<sup>70</sup> Source <https://aircargoworld.com/top-50-cargo-airports/>

### 1.3 Le trafic de fret en France

Le trafic de fret traité en provenance ou à destination d'aéroports français (cargo avionné plus fret postal) était de 2,658 Mt en 2019, avant la crise<sup>71</sup>. Il avait légèrement baissé par rapport à 2018 (2,719 Mt). Il a à nouveau diminué pendant la crise sanitaire (2,199 Mt en 2020) avant de reprendre dès 2021 (cf. tableau 7).

	2018	2019	2020	2021
Fret aérien (en Mt)	2,719	2,658	2,199	2,594
Evolution (référence 2019)	+2,3 %	--	-17,3 %	-2,4 %
dont postal		0,219	0,140	0,143
dont général		2,440	2,059	2,452

Tableau 7 : évolution du fret aérien en France - 2018 à 2021

Le trafic fret est très concentré sur les plates-formes parisiennes, essentiellement sur Paris-Charles de Gaulle : en 2019, le trafic de cet aéroport représentait, avec 2,102 Mt, 79 % du trafic de fret en France et, en 2021, avec 2,062 Mt, toujours 79 %. Les 10 principaux aéroports de province comptabilisent 12 % du trafic français, et les cinq principaux aéroports d'outre-mer, 3 %.

La crise a des incidences importantes sur les trafics traités par les différents aéroports de province et le classement est sérieusement modifié (cf. tableau 8). L'aéroport de Vatry a très bien tiré son épingle du jeu, avec une croissance de trafic de près de 30 000 t qui le place en 7<sup>ème</sup> position en 2021. La progression du volume de marchandises transporté par des vols tout cargo a été réalisée au bénéfice quasi exclusif de deux aéroports : Paris-Charles de Gaulle qui a capté 92 % des volumes tout cargo supplémentaires en 2020 et Vatry, qui en a capté 4 %<sup>72</sup>. Le fret transporté sur la majorité des aéroports régionaux métropolitains est principalement du fret express.

	2019	classement	2021	Classement
Charles de Gaulle	1 927 716	1	1 957 273	1
Orly	88 609	2	73 751	3
Bâle-Mulhouse	61 545	3	73 789	2
Toulouse-Blagnac	66 299	4	45 978	6
Marseille-Provence	59 694	5	55 526	4
Lyon-Saint Exupéry	57 278	6	50 076	5
Paris Vatry	2 869	Non classé	29 781	7

Tableau 8 : Classement des aéroports français pour le transport de marchandises avionnées

### 1.4 Les catégories de fret et leurs spécificités

Le fret tout cargo

Le fret tout cargo ou « *General Cargo* » correspond à des produits divers se caractérisant par une forte valeur ajoutée (cf. *supra*, § 1.1.) ou par une certaine urgence (délais de transport et de traitement variant de trois à six jours en moyenne) : par exemple, des composants électroniques, des produits chimiques ou pharmaceutiques, des pièces détachées automobiles ou encore des fleurs coupées, des

<sup>71</sup> Source : Union des aéroports français & francophones associés, Résultats d'activité des aéroports français 2021.

<sup>72</sup> Source DGAC. Présentation du bilan de l'année 2020 dans le cadre du groupe de travail mis en place par la DGAC sur les perspectives du fret aérien en France.

produits frais agricoles ou de pêche, ainsi que des animaux vivants. Le transport aérien n'est pas adapté au transport de produits lourds ou encombrants, réservés aux transports maritimes et ferroviaires.

Le fret tout cargo est transporté soit dans les soutes des avions de transport de passagers (vols mixtes)<sup>73</sup>, soit dans des avions tout cargo. En 2019, 57 % du fret aérien arrivant ou partant de France était transporté en soute de vols mixtes et 40 % sur des vols tout cargo. En 2020, au moment où le nombre de vols passagers était le plus bas en raison de la crise sanitaire, 59 % du trafic cargo a été transporté sur des vols tout cargo<sup>74</sup>. Pendant la crise sanitaire, faute de disposer d'une capacité suffisante dans les avions tout cargo, des avions passagers ont été utilisés, de manière dérogatoire, pour transporter des marchandises en cabine (« *pax-freighters* »). Mais cette pratique ne devrait pas perdurer, l'agence européenne de sécurité de l'aviation (AESA) ayant décidé de ne plus accorder de dérogations à compter du 31 juillet 2022.

Le transport de marchandises en soute constitue un complément de recettes pour les compagnies aériennes transportant des passagers (environ 10 % des recettes d'une ligne régulière de passagers avant la crise sanitaire). L'essentiel des recettes d'un vol mixte provenant des passagers, celui-ci supporte mieux qu'un vol tout cargo un éventuel déséquilibre du trafic de fret entre les deux sens.

Plusieurs arguments militent en faveur d'une massification des trafics fret sur des aéroports ayant à la fois une activité de transport de passagers et une activité de transport de marchandises. Ces grands aéroports offrent en effet les avantages importants de pouvoir :

- transférer rapidement le fret d'une soute d'un avion mixte à un avion tout cargo et réciproquement (multiplicité des « correspondances ») ;
- bénéficier des nombreuses fréquences et des multiples destinations des vols passagers (via les hubs des compagnies principales, en particulier) ; cela permet notamment de diminuer les temps d'immobilisation des marchandises entre deux vols mixtes ou tout cargo ;
- trouver plus facilement des marchandises pour équilibrer les deux sens d'un vol (mixte ou cargo), ce qui dépend de l'importance des flux de marchandises sur l'aéroport.

Sur ce plan, l'aéroport de Vatry est *a priori* désavantagé par rapport à des plateformes comme Paris-Charles de Gaulle : le nombre de vols passagers et tout cargo y est en effet très réduit, ainsi que, pour l'instant, les flux de marchandises. Cela ne condamne pas pour autant tout projet de développement ou de spécialisation de cet aéroport dans le transport de marchandises, mais rend certainement critique l'atteinte du seuil minimum d'activité à partir duquel il peut devenir naturellement attractif.

### Le fret Express

Il s'agit de petits colis ayant des contraintes fortes de délais d'acheminement et de traitement (24 à 48 heures). C'est le cas du courrier ou des colis express (dont le transport est en pleine expansion avec le développement du e-commerce, en particulier). Les marchandises sont traitées sur la totalité de leur acheminement par un dispositif de suivi en temps réel.

Contrairement au fret tout cargo, le fret Express voyage en général dans des avions tout cargo, qui peuvent, lorsque la taille des flux le justifie, être dédiés (FedEx - Federal Express - ou DHL possèdent leur propre flotte d'appareils).

Les opérateurs qui sont spécialisés dans ce type d'organisation sont dénommés intégrateurs. Ils assurent à la fois la fonction de transporteur et la fonction de commissionnaire qui sont habituellement séparées (cf. § 1.5).

---

<sup>73</sup> Les soutes des avions mixtes long-courriers offrent des capacités entre 20 et 33 t pour des B 777 ou des A330-A340 selon les versions et les rayons d'action.

<sup>74</sup> Source DGAC. Présentation du bilan de l'année 2020 dans le cadre du groupe de travail mis en place par la DGAC sur les perspectives du fret aérien en France, 7 juillet 2021.

## Le fret aérien camionné

En règle générale, le fret aérien est toujours transporté par camion pour le pré et le post acheminement vers un aéroport. Mais certains flux, dits « de fret camionné » combinent un trajet routier de moyenne distance et un flux aérien. Par exemple, une partie des marchandises à l'export dédouanées sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est acheminée par camion vers l'aéroport de Liège ou de Luxembourg pour être embarquée dans des avions long courrier à destination de la Chine ou du Moyen-Orient.

Les raisons d'une telle combinaison terrestre-aérien sont multiples :

- confort, pour le transitaire, de pouvoir effectuer les démarches administratives (par exemple, le dédouanement), sur la plateforme aéroportuaire où il est installé, indépendamment du lieu de départ effectif des marchandises par voie aérienne ;
- indisponibilité ou nombre insuffisant, sur la plateforme d'origine des marchandises, de vols vers leur destination finale dans un délai compatible avec les contraintes d'acheminement, notamment de délais ;
- manque de capacité sur les vols au départ de la plateforme d'origine ;
- considérations économiques portant sur les tarifs et les conditions (notamment d'assurances) du voyage : il est parfois moins coûteux d'utiliser le camion pour un trajet d'apport vers un vol long-courrier au départ d'une autre plateforme que de réaliser directement ce dernier depuis l'aéroport d'origine des marchandises.

Une partie du fret dédouané sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle correspond donc à du fret camionné qui n'embarque pas sur place, mais est camionné vers un autre aéroport, tel que Liège, Maastricht ou Luxembourg. Les trafics réciproques sont beaucoup moins importants, les exportations et les importations des pays du Benelux étant significativement moins importantes que les françaises. Les flux de fret camionnés sont par contre aussi très importants en importation (notamment vers la France, qui importe plus qu'elle n'exporte en tonnage).

D'après la DGAC, il est difficile de quantifier ces flux camionnés, faute d'un traçage des marchandises entre les statistiques douanières et les statistiques d'embarquement. L'aéroport de Vatry l'estime à environ 2 Mt ; les marchandises enregistrées à Paris-Charles de Gaulle sont évaluées à un peu plus de 4 Mt. Le trafic avionné au départ ou à l'arrivée de Paris-Charles-de-Gaulle étant de 2 Mt, le trafic camionné correspondrait à la différence. Aéroports de Paris l'évalue, quant à lui à 30 %, ce qui correspondrait à environ 1 Mt.

L'importance de ces flux de fret camionnés entre les principales plateformes européennes a amené des sociétés de transport à déployer des services réguliers pour les frets les plus urgents. Ces services sont organisés sur un réseau, avec une garantie de livraison le matin des marchandises arrivées par avion en fin de journée (pour le cœur de l'Europe de l'Ouest). L'un de ces opérateurs, l'allemand Sovereign, associé avec le français Prévost, dessert ainsi soixante-dix aéroports toutes les nuits.

### 1.5 Les principaux acteurs du fret aérien

Le transport de fret par voie aérienne fait appel à une longue chaîne d'intervenants :

- le donneur d'ordre ou chargeur, qui est à l'origine de la demande de transport d'une marchandise, par exemple de la matière première dont il a besoin pour produire un objet, ou un produit destiné à un client final ;
- le commissionnaire de transport (anciennement transitaire), qui organise le transport. Le donneur d'ordre traite en effet très rarement en direct avec le transporteur (la compagnie aérienne dans le cas du fret aérien). Il passe par un intermédiaire qui a pour missions de coordonner tous les autres acteurs de la chaîne de transport, de choisir le transporteur, les sous-traitants, et d'assurer l'ensemble des démarches, notamment administratives (déclarations douanières, sanitaires et phytosanitaires...) ;

- le manutentionnaire (« *handler* »), qui procède à la réception du fret et aux opérations de déchargement, stockage temporaire, conditionnement en vue de l'embarquement dans l'avion ;
- les transporteurs routiers chargés du pré et du post-acheminement de la marchandise vers l'aéroport ou éventuellement, d'une partie du trajet s'il s'agit de fret camionné (cf. 1.4) ;
- la compagnie aérienne, qui transporte les marchandises vers la destination finale ;
- les gestionnaires d'aéroport qui aménagent et exploitent les plateformes aéroportuaires et proposent les services nécessaires aux compagnies aériennes (assistance en escale, sécurité, etc.) ;
- les services de l'État qui effectuent les contrôles inhérents au transport de marchandises (contrôles douaniers, phytosanitaires ou vétérinaires) et des contrôles de sûreté.

#### Les intégrateurs (ou « expressistes »)

Nous avons vu au § 1.4. que, compte-tenu des contraintes fortes de délais d'acheminement et de traitement des colis et de l'importance des flux, les intégrateurs assurent à la fois la fonction de transporteur et la fonction de commissionnaire. Ils maîtrisent ainsi la majeure partie de la chaîne de transport, raison pour laquelle ils sont dénommés intégrateurs.

Trois grands groupes dominent le marché du fret Express :

- Federal Express (Fedex) est une entreprise de transport de fret américaine basée à Memphis. C'est la première compagnie aérienne au monde en termes de trafic total de fret aérien (19,6 Gt.km de fret sur lignes régulières en 2020, dont 9,4 Gt.km en domestique) ;
- United Parcel Service (UPS) est une entreprise postale américaine, dont le siège est à Sandy Springs, dans la banlieue d'Atlanta. C'est la deuxième compagnie aérienne au monde en termes de trafic total de fret aérien (14,4 Gt.km de fret sur lignes régulières en 2020, dont 7,3 Gt.km en domestique) ;
- DHL Express (nom constitué à partir des initiales de ses fondateurs Adrian Dalsey, Larry Hillblom et Robert Lynn) est une société de transport de colis et courriers créée en 1969 aux États-Unis et détenue depuis 2002 par la Deutsche Post (poste allemande). C'est la plus grande entreprise de logistique mondiale. La société déclare desservir 220 pays, transporter 1,614 milliard de colis chaque année et disposer d'environ 400 000 employés et cadres, répartis dans le monde.

Chacun dispose de hubs sur chacun des continents. Par exemple, Fedex a son hub principal à Memphis (États-Unis), et d'autres hubs aux États-Unis et sur chaque continent. En Europe, son hub principal est à Roissy. Celui d'UPS est sur l'aéroport de Cologne/Bonn. DHL avait envisagé, en 2003, d'installer son hub européen sur l'aéroport de Vatry, avant de le localiser à Leipzig.

#### Les transporteurs aériens

Les principales compagnies aériennes pour le transport international régulier de fret sont, par ordre décroissant de tonnes-kilomètres : Qatar Airways (13,7 Gt.km), Fedex (10,3 Gt.km), Emirates (9,6 Gt.km), Cathay Pacific Airways (8,14 Gt.km), Korean Air (8,09 Gt.km), Cargolux (7,3 Gt.km), United Parcel Service (UPS, 7,0 Gt.km), Turkish Airlines (6,9 Gt.km), China Airlines (6,3 Gt.km) et China Southern Airlines (5,6 Gt.km). Lufthansa arrive à la 13<sup>ème</sup> place (4,8 Gt.km) et KLM à la 23<sup>ème</sup> (3,0 Gt.km). Air France n'est pas classée dans les 25 premières.<sup>75</sup>

On retrouve dans ce classement les deux intégrateurs Fedex et UPS (dont le trafic domestique, très significatif, leur permet d'occuper la tête du classement pour le trafic total), mais également, dans les toutes premières places, les compagnies des Pays du Golfe Qatar Airways et Emirates qui ont, en peu

---

<sup>75</sup> Source IATA. World Air Transport Statistics 2021. Il s'agit d'un classement en fonction du trafic cargo sur lignes régulières exprimé en milliards de tonnes kilomètres.

d'années, développé à la fois leur activité de transport de passagers et de marchandises (y compris au moyen d'aéronefs tout cargo).

Cargolux est une compagnie européenne spécialisée dans le transport aérien de marchandises, basée sur l'aéroport de Luxembourg (cf. § 3.1.2.).

Outre le fret transporté dans les soutes de ses avions de passagers, Air France assure une activité de transport de marchandises tout cargo grâce à sa filiale Air France Cargo. Avant la crise sanitaire, celle-ci a considérablement réduit son activité et sa flotte, qui se limite, actuellement à deux appareils de type B777-200F d'une capacité maximale de 102 t. Air France souhaite redévelopper son activité tout cargo et, pour ce faire, a passé commande à Airbus de quatre A350F qui seront livrés à compter de 2027. Son partenaire KLM dispose, quant à lui, de quatre appareils de type B747-400.

Un nouvel acteur français est entré récemment sur le marché, avec la création par Le groupe CMA CGM, d'une filiale spécialisée dans le fret aérien (cf. annexe 1 § 1.2.6.). CMA CGM Air Cargo a été créée en 2021. Elle s'est dotée de quatre Airbus A330-200F d'occasion (capacité d'emport de 61 tonnes). Elle poursuivra son développement en 2022 avec deux Boeing B777 cargo (capacité d'emport de 102 tonnes), puis avec quatre Airbus A350F qui intégreront la flotte en 2025 et 2026 (capacité d'emport de 104 tonnes). CMA CGM a annoncé fin mai son projet d'entrer au capital du groupe Air France-KLM (à hauteur de 9 %) et de nouer un partenariat exclusif de dix ans avec le groupe aérien en ce qui concerne l'activité cargo.

Comme les intégrateurs, les grandes compagnies aériennes assurant des vols tout cargo, comme Air France Cargo ou KLM Cargo sont également organisées autour de hubs, en l'occurrence Roissy et Amsterdam.

## 2. L'offre et la demande – perspectives

### 2.1 Avant la crise sanitaire

L'activité de transport de marchandises (mesurée en tonnes-kilomètres) a augmenté à un rythme de + 2,6 % par an en moyenne à l'échelle mondiale, entre 2007 et 2017. Mais on constate de fortes disparités selon les zones géographiques : l'Europe, a subi une contraction de ses tonnages au début des années 2010, à la suite de la crise financière de 2009, et peinait à retrouver son niveau d'activité d'avant la crise. Son taux de croissance annuelle était de + 3,4 % en moyenne sur la période 2009-2019. Certains pays, comme la Belgique avaient un taux plus élevé, de + 5,3 %, alors qu'en France le taux de croissance était plus faible (+ 0,3 %).<sup>76</sup>

Il faut également rappeler que le fret aérien était majoritairement transporté dans les soutes des avions de transport de passagers et que certaines compagnies, comme Air France et Lufthansa avaient fait le choix, avant la crise, de réduire l'activité et la flotte de leurs filiales spécialisées tout cargo. Les constructeurs Airbus et Boeing avaient aussi fortement diminué l'activité des chaînes de fabrication d'avions cargo.

Dans sa plaquette « Cargo : l'ambition des aéroports parisiens », Aéroports de Paris décrivait ainsi, en 2019, les perspectives du fret aérien. « Selon les prévisions de l'avionneur américain Boeing, le marché mondial du cargo devrait bénéficier d'une croissance annuelle plus soutenue à l'avenir : 4,2 % en moyenne sur la période 2018-2037 ; ce qui devrait entraîner un doublement des tonnages au plan mondial à l'horizon 2037.

*Le fret aérien, incluant le transport express, devrait bénéficier d'une croissance annuelle moyenne de 4,3 % mesurée en RTK (Revenu par Tonne au Kilomètre transporté) tandis que le transport postal de courrier progressera plus lentement avec une croissance moyenne d'environ 2 % par an. Au global, le trafic aérien*

---

<sup>76</sup> Source DGAC. Présentation du bilan de l'année 2020 dans le cadre du groupe de travail mis en place par la DGAC sur les perspectives du fret aérien en France, 7 juillet 2021.

cargo aérien dans le monde devrait passer de 256 milliards de RTK en 2017 à 584 milliards de RTK à horizon 2037. Cette croissance sera principalement alimentée par l'Asie, les pays émergents d'Afrique et l'Amérique latine.

D'ores et déjà, les compagnies aériennes d'Asie/Pacifique représentent 39 % du fret aérien mondial. Depuis une dizaine d'années, un mouvement alimenté par la recherche d'une meilleure compétitivité est à l'œuvre et voit de grandes compagnies aériennes utiliser de plus en plus les soutes des avions « passagers » en remplacement des vols d'avions tout cargo. Actuellement, environ 60 % du fret est déjà transporté par des avions passagers et cette proportion devrait continuer à augmenter. »

## 2.2 Pendant la crise sanitaire

D'une manière générale, la crise a eu un fort impact sur le transport de marchandises de mars à mai 2020, dû aux mesures de confinement et au quasi-arrêt des chaînes logistiques et de transport de passagers.

Puis, à partir de mai 2020, l'assouplissement des règles sanitaires, la reprise progressive de l'activité économique, l'intensification du e-commerce et la nécessité d'acheminer des masques et du matériel médical ont permis à la demande de transport de marchandises par voie aérienne de croître très rapidement (courbe en V, cf. figure 6), contrairement à celle du transport de passagers. Les avions tout cargo n'étant pas en nombre suffisant pour y faire face, les compagnies aériennes ont été amenées à utiliser leurs aéronefs de transport de passagers pour transporter du fret en cabine et en soute (« *pax-freighters* »). À la fin de l'année 2020, le trafic de fret aérien avait pratiquement retrouvé son niveau d'avant la crise. Au total, sur l'ensemble de l'année 2020, le trafic en tonnes-kilomètres a subi une baisse de 9,1 % par rapport à 2019 (- 14 % en Europe ; - 14,8 % en Asie-Pacifique, + 4,5 % en Amérique du Nord)<sup>77</sup>.

Le trafic de fret, s'il a reculé en France de près de 17 % en 2020 par rapport à 2019, a mieux résisté que le trafic de transport de passagers, qui lui, a baissé de plus de 70 %.



Figure 6 : trafic cargo mensuel en milliards de tonnes-kilomètres sur la période 2017-2022  
Source IATA

<sup>77</sup> Source IATA.

La pression de la demande et l'insuffisance des capacités (notamment de vols tout cargo) a entraîné une forte augmentation du coût du transport aérien (2,79 \$/kg en moyenne, soit + 55,9 % par rapport à 2019).<sup>78</sup> Cf. figure 7.

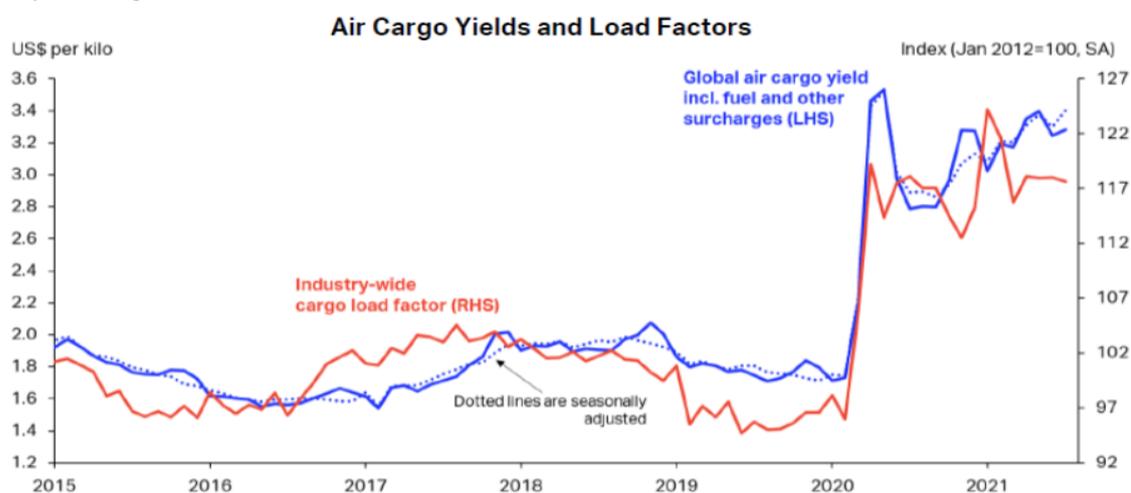


Figure 7 : Prix moyen du transport de fret par voie aérienne en \$/kg et taux de remplissage  
Source IATA

La section 2. de l'annexe 1 décrit le rôle de l'aéroport de Vatry pendant la crise sanitaire qui lui a permis de passer, d'un trafic de fret de 2 882 t en 2019, à 12 674 t en 2020 et 30 588 t en 2021 (y compris une petite partie de fret camionné).

### 2.3 Les trois années à venir

La question se pose de savoir si la crise sanitaire constitue ou non un tournant majeur durablement favorable au transport aérien de marchandises.

D'une manière générale, l'arrêt brutal à l'échelle de l'ensemble de la planète, début 2020, de la presque totalité des vols passagers a mis en évidence la forte dépendance du transport aérien de marchandises aux vols mixtes, ces derniers transportant la majorité du fret aérien mondial. Cette prise de conscience a d'ores et déjà induit des changements de stratégie avec, par exemple, la relance, par Air France, du développement de sa filiale Air France Cargo et la commande à Airbus de quatre A350F qui seront livrés à compter de 2027 (cf. § 1.5. ci-dessus).

La crise sanitaire a également considérablement désorganisé le transport maritime de marchandises et cette situation est toujours d'actualité (cf. la fermeture des usines et des ports chinois qui entraîne encore, deux ans après le début de la pandémie, l'immobilisation de nombreux bateaux, ainsi que de leur cargaison<sup>79</sup>). Cette désorganisation se traduit par une augmentation des retards des navires sur les principales routes maritimes (cf. figure 8), retards qui auraient encore augmenté au premier trimestre 2022<sup>80</sup>. Elle se traduit aussi par une augmentation très importante des prix du transport maritime, qui réduit significativement le surcoût du transport par avion.

Les conséquences de l'intervention russe en Ukraine sont encore difficiles à évaluer. Elle risque de rendre plus compliqué l'accès à certains ports et l'utilisation de certaines routes maritimes. De même, elle impose un allongement des routes ferroviaires entre la Chine et l'Europe, routes qui étaient en

<sup>78</sup> Source IATA, World Air Transport Statistics 2021.

<sup>79</sup> Le nombre et la lourdeur des mesures de contrôles sanitaires, voire de quarantaine, entre les régions chinoises perturberaient aussi fortement l'acheminement des marchandises vers les grands ports.

<sup>80</sup> Les retards des porte-conteneurs de l'alliance dont fait partie CMA-CGM seraient passés de 9 jours en novembre 2021 à 17 jours en mars 2022. Source : journal de la marine marchande, 19 mai 2022.

forte croissance ; les nouveaux itinéraires nécessitent des transbordements pour franchir la mer Caspienne, puis la mer Noire. Ainsi, ces évolutions confortent à court terme la place du transport aérien dans les échanges internationaux.

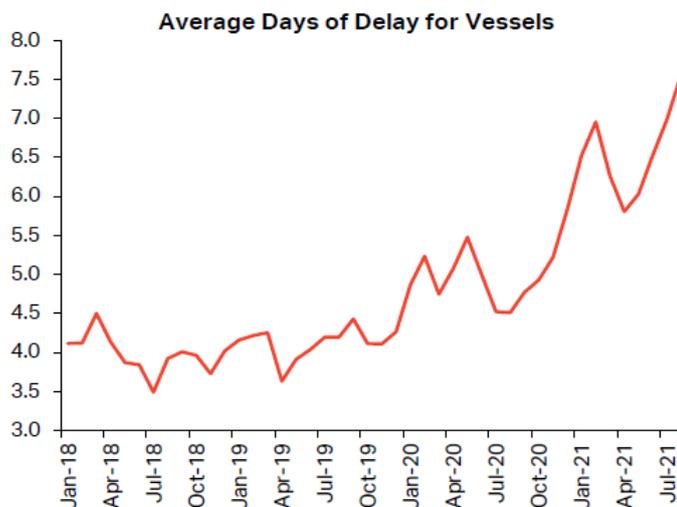


Figure 8 : moyenne des retards en jours subies par les navires  
Source IATA

Par ailleurs, le développement du e-commerce, accéléré par la crise sanitaire, soutient fortement la croissance de la demande de fret aérien. Déjà en forte progression avant la crise, elle est, dans le fret aérien, de plus en plus importante. Avec une croissance de l'ordre de 30 % en 2021, il représentait 18 % du cargo avionné en 2021, et devrait atteindre 22 % en 2022.

Malgré le retour des vols passagers, la demande de transport de marchandises excède l'offre de capacité d'environ 10 %, ce qui contribue à maintenir des prix élevés pour le fret aérien (cf. figure 9). La perspective du maintien à court terme de recettes élevées pourrait favoriser la création de nouvelles compagnies (en France, outre CMA-CGM Cargo, la compagnie FTL Express a demandé l'octroi d'une licence de transporteur aérien, cf. annexe 1, § 1.2.6.).

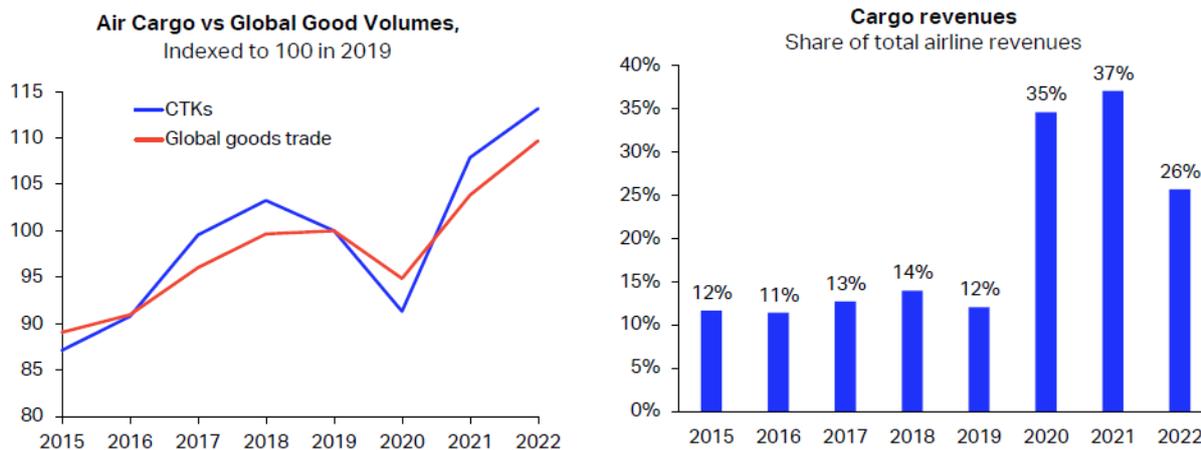


Figure 9 : perspectives à court terme de recettes du transport aérien de marchandises  
Source IATA

Pour toutes les raisons qui viennent d'être exposées, la demande de transport aérien de **marchandises devrait être favorable au maintien d'une activité soutenue et rentable** pour les compagnies aériennes sur la période 2021-2024. C'est ce qu'ont exprimé l'ensemble des acteurs du secteur que la mission a rencontrés.

Aéroports de Paris avait déjà engagé, avant 2019, une stratégie qualifiée d'ambitieuse pour le transport aérien de marchandises.<sup>81</sup> Ses dirigeants, que la mission a rencontrés, ont dit vouloir accompagner la croissance de la demande.

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) et les principaux acteurs publics et privés du transport aérien et de la logistique (Aéroports de Paris, Transports et Logistique de France – TLF Overseas -, chargeurs, assistants en escale, fédérations d'utilisateurs et exportateurs) ont mis en place, en 2021, un groupe de travail d'analyse et de prospective du fret aérien international. Le groupe de travail a constaté le manque conjoncturel de moyens cargo entre la France et l'Asie et le délaissement de la destination France par les grandes compagnies chinoises et asiatiques, dans un contexte où les droits de trafic des accords bilatéraux français sont pourtant largement disponibles, que ce soit avec la Chine, l'Inde, les pays du Golfe ou l'Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN)<sup>82</sup>, cf. annexe 4, § 4.

La question identifiée par le groupe de travail est celle de l'attractivité des plateformes françaises et de la destination France en général. Six axes d'approfondissement de son analyse ont été identifiés : les accès aéroportuaires, la fiscalité, les contrôles douaniers, l'assistance en escale, la sûreté et le social. Il a également été convenu de prendre des contacts avec des opérateurs chinois (via l'Ambassade de France en Chine), d'encourager la création de compagnies tout cargo en France et la création d'indicateurs d'activité plus précis.

Les travaux du groupe de travail se poursuivent et devraient aboutir avant la fin de l'année 2022.

## 2.4 Moyen et long termes

Il est probable que certaines tendances, comme celle de la croissance du e-commerce vont se poursuivre à moyen et long termes et vont soutenir la demande de transport aérien de marchandises et de fret express (cf. figure 10).

### Strong cargo forecast driven by trade and e-commerce

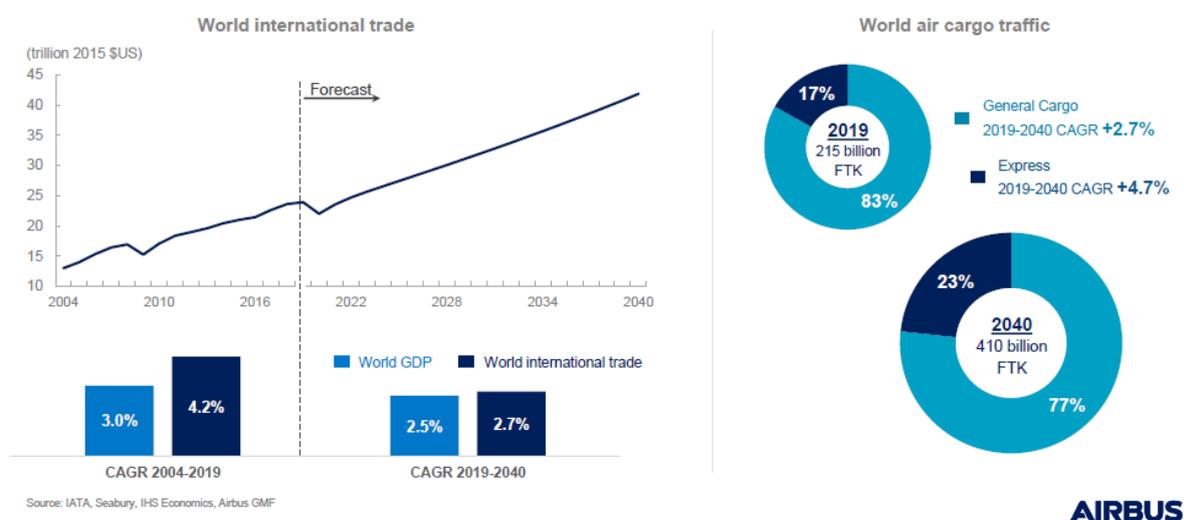


Figure 10 : prévision de la demande de fret cargo.  
Source: Airbus Global Market Forecast, 2021-2040, novembre 2021

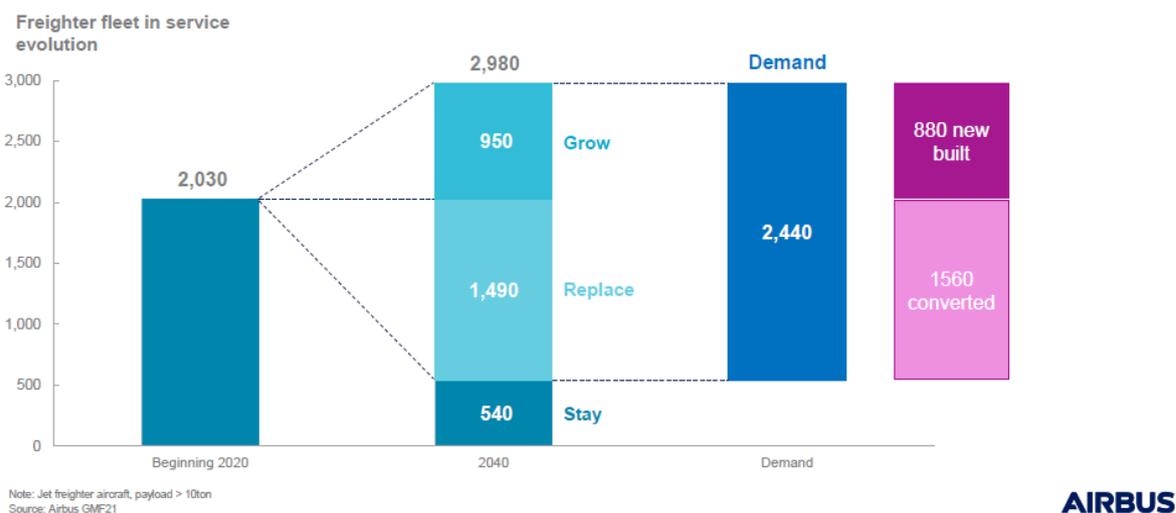
<sup>81</sup> Source ADP, Plaquette « Cargo : l'ambition des aéroports parisiens », 2019.

<sup>82</sup> L'Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) regroupe 10 états membres. Créée par l'Indonésie, la Malaisie, Singapour, la Thaïlande et les Philippines en 1967, elle a été rejointe par le Brunei (1984), le Vietnam (1995), le Laos et la Birmanie (1997) et enfin le Cambodge (1999).

Par ailleurs, un rééquilibrage entre transport en soute d'avions passagers et vols tout cargo va se réaliser, ne serait-ce que parce que les avions cargo commandés aujourd'hui auprès d'Airbus (A350F) et de Boeing (B777-F) seront mis en service à partir de 2025-2027.

Airbus prévoit que la demande de Fret Express, poussée par le e-commerce, va croître de 4,7 % par an dans les vingt prochaines années, et que le *General Cargo*, qui représente 75 % du marché va augmenter de 2,7 % par an. Elle anticipe un besoin d'environ 2 440 avions cargo, dont 1 560 avions réaménagés et 880 neufs (cf. figure 11).

## The freighter fleet will reach almost 3,000 aircraft by 2040



**Figure 11 : prévision de la demande en avions cargo.**  
Source: Airbus Global Market Forecast, 2021-2040, novembre 2021

Toutefois, plusieurs éléments conduisent à considérer ces prévisions avec prudence :

- la reprise des vols passagers et le retour du fret en soute, ainsi qu'à compter de 2025, les livraisons de nouveaux appareils tout cargo augmenteront l'offre de capacité ; ceci devrait avoir un effet à la baisse sur le niveau des prix du transport aérien de marchandises, toutes choses égales par ailleurs ;
- *a contrario*, l'augmentation du prix du carburant entraîne celle du coût du transport aérien ; mais elle affecte tous les modes de transport ;
- la possibilité de nouvelles crises sanitaires ou géopolitiques soudaines et brutales entache les prévisions d'incertitudes ; il est désormais clair que la répétition de telles crises est de nature à entraîner des changements de comportement des consommateurs, des entreprises et des décideurs lourds de conséquences sur les flux de transport de marchandises. La guerre en Ukraine et les conséquences de la vague Omicron en Chine ont d'ores-et-déjà entraîné une baisse des trafics (chute de 11,2 % en tonnes-kilomètres sur un an et de 2,7 % depuis le mois de mars 2022)<sup>83</sup> ;
- les conséquences de la crise sanitaire, du conflit entre la Russie et l'Ukraine, et d'éventuelles crises ultérieures, sur les prix (inflation) et sur le pouvoir d'achat des ménages pourrait affecter le taux de croissance du e-commerce ;

<sup>83</sup> Source IATA. Air Cargo Analysis, April 2022.

- à plus long terme, la prise de conscience des enjeux environnementaux et les contraintes liées à la lutte contre le changement climatique pourraient induire des limitations des activités aériennes (notamment de nuit sur certains aéroports) ou des politiques publiques défavorables au transport aérien à moyen et à long termes. Les évolutions de la demande de transport aérien de marchandises dépendront aussi, pour une part, de l'amélioration des performances environnementales de ce dernier (réduction des émissions sonores et gazeuses) ;
- enfin, la politique de relocalisation de certaines industries stratégiques, suite à la crise sanitaire, pourrait avoir un impact significatif sur les flux de marchandises internationales.

Pour toutes ces raisons, il paraît hasardeux de s'engager sur les tendances du transport aérien de marchandises à moyen et long termes.

Les différents segments du marché pourraient par ailleurs évoluer de manière différenciée, probablement entre le Fret Express (sous la poussée du e-commerce) et le *General Cargo*, et au sein de cette dernière catégorie, entre les différents types de produits transportés (électronique, pièces détachées, produits pharmaceutiques, denrées périssables, animaux vivants, produits dangereux...).

### 3. Les aéroports « concurrents »

#### 3.1 Deux exemples d'aéroports à dominante « fret » en Europe de l'Ouest

##### 3.1.1 Aéroport de Liège

L'aéroport de Liège est situé à 8 km au Nord-Ouest de Liège, à Bierset (Wallonie). Il est accessible très facilement par la route (autoroutes E40, E42, E25, A604 et E40). Il n'est pas embranché fer à ce jour, mais pourrait l'être assez facilement avec un accès au réseau ferroviaire non loin de la plateforme.

L'aéroport a été créé en 1990 sous le nom de Société de Développement et de Promotion de l'Aéroport de Bierset (SAB), avant d'être renommé « Liège Airport » en 2007. L'actionnariat de l'aéroport de Liège est aujourd'hui composé à 50 % de NEB Participations (Nethys – Ethias – Belfius), à 25,6 % du groupe ADP International et à 24,4 % par la Société wallonne des aéroports Sowaer. Cette dernière est une société publique du gouvernement wallon qui porte ses participations dans les sociétés aéroportuaires de Liège et Charleroi et met en œuvre les programmes d'investissements dans les infrastructures et les parcs d'activité périphériques.

L'aéroport a grandi progressivement, avec le développement d'une activité passagers à partir de 1994, qui est toutefois restée modeste et volontairement limitée par la région wallonne afin de favoriser le développement de l'aéroport de Charleroi. Il s'est surtout spécialisé, à partir du milieu des années 1990, dans le transport de marchandises, avec l'implantation, en 1996, du hub européen de la compagnie israélienne Cargo Airlines. En 1998, c'est le centre de tri de TNT qui s'y implante (TNT a été rachetée en 2016 par FedEx). En 2008, Ethiopian Airlines et la compagnie israélienne El Al y déménagent leur hub européen. Qatar Airways Cargo dessert l'aéroport depuis en 2013.

Occupant une position stratégique dans une région où transite 73 % du transport européen de fret aérien, entre les villes de Paris, Amsterdam, Francfort et Luxembourg, l'aéroport de Liège a une activité de fret-express, de e-commerce, de transport de produits pharmaceutiques et périssables et d'animaux vivants.

Pendant la crise sanitaire, Liège Airport a par ailleurs été reconnu comme hub de l'organisation mondiale de la santé (OMS) pour l'acheminement de matériel médical et de fournitures critiques (masques, gants, kits de test...), à l'instar de sept autres aéroports dans le monde.

Fin 2018, la décision a été prise d'accueillir la plateforme logistique d'Alibaba Group en Europe. La filiale d'Alibaba, Cainiao, y a ainsi inauguré, en novembre 2021, un entrepôt de 33 000 m<sup>2</sup> en accès direct avec les pistes. Elle a pour objectif de se développer en construisant progressivement trois autres

entrepôts pour atteindre une superficie totale de 120 000 m<sup>2</sup> à l'horizon 2026 et alimenter à terme un hub de 15 avions et 550 camions par jour. Ce projet de développement nécessitera 700 emplois supplémentaires par rapport aux 200 emplois déjà créés.

C'est désormais le sixième plus grand aéroport de transport de fret d'Europe, et le premier de Belgique (il a dépassé le million de tonnes de marchandises transportées en 2020).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Passagers	303 521	299 263	302 667	299 427	382 619	192 381	171 028	170 400	44 188	76 436
Fret en tonnes	577 225	561 160	590 811	651 001	660 643	716 894	871 596	902 047	1 113 988	1 412 206

*Tableau 9 : trafic passagers et fret de l'aéroport de Liège de 2012 à 2021 (source SPF mobilités)*

En 2020, l'aéroport de Liège a connu une hausse annuelle de 27 % du trafic de marchandises, à la faveur notamment de l'explosion du e-commerce dans le sillage des confinements : il a ainsi transporté près de 500 millions de colis, contre 362 millions en 2019. Cette dynamique s'est poursuivie en 2021. Le nombre total de mouvements d'aéronefs transportant du fret a également augmenté de 10,7 % en 2020, avec 34 264 vols, contre 30 934 en 2019, avec un objectif de 65 000 d'ici 2040.

L'aéroport de Liège est également contigu à une « zone de développement économique » importante qui lui permet d'accueillir des opérateurs de transport de marchandises (transitaires, manutentionnaires, compagnies aériennes) ayant besoin d'un traitement du fret aérien en première ligne (avec accès direct aux deux pistes de l'aéroport), tels que WFS, Challenge Air Cargo Group, Swissport Cargo Services, AviaParner.

Des superficies sont également disponibles pour l'implantation de bureaux ou de bâtiments ne nécessitant pas d'accès direct aux pistes (tels que des espaces de bureaux pour des transitaires...). Un parc d'activité périphérique est en cours d'aménagement permettant l'installation éventuelle d'entreprises sans lien direct avec les activités de l'aéroport.

L'aéroport représente environ 9000 emplois dont la moitié d'emplois directs, et ambitionne d'employer 16 000 personnes d'ici 2040. Liège Airport accueille sur ses emprises environ 120 entreprises et possède deux filiales, Liège Airport Security, chargée de la sûreté, et Liège Airport Business Park, chargée de l'immobilier. Il a généré un chiffre d'affaires de 41,97 millions d'euros en 2020, en hausse de 17 % par rapport à 2019 où il atteignait 35,95 millions d'euros.

Le plan stratégique 2020-2040 donne à Liège Airport plusieurs objectifs. Il vise d'atteindre un tonnage de 2,5 millions de tonnes, soit 4 % de croissance par an, nécessitant 60 000 vols par an. L'investissement nécessaire est estimé à 591 millions d'euros. Ce dernier sera financé à hauteur de 246 millions d'euros par l'actionnaire public wallon Sowaer pour les infrastructures de base, de 158 millions d'euros par Liège Airport Business Park afin de développer l'activité bureaux avec 32 000 m<sup>2</sup> supplémentaires, et par 186 millions d'euros de fonds propres.

Si le départ partiel de FedEx pour Paris est partiellement compensé par le plan d'investissement à l'horizon 2040 et la politique de diversification menée (Alibaba, Qatar Airways...), l'aéroport de Liège pourrait être plus touché par les conséquences de la guerre en Ukraine. Il accueillait en effet deux compagnies cargo russes, Atran, qui opérait entre trois et six vols par semaine à Liège, et Airbridge Cargo, qui assurait 11 vols hebdomadaires. Ainsi, 6 % (soit 86 000 tonnes) de la marchandise totale de l'aéroport en 2021 provenait d'Airbridge Cargo.

Par ailleurs, certains des utilisateurs de l'aéroport que la mission a rencontrés se sont plaint de la qualité de service et des grèves trop fréquentes, et envisageraient de transférer tout ou partie de leur activité sur une autre plateforme.

Il faut noter que l'actuelle coalition fédérale belge donne la priorité au fret ferroviaire, avec pour objectif de doubler son volume d'ici à 2030, alors que ce ne sont que 10,5 % du transport de marchandises qui passent aujourd'hui par le rail, le camion ayant 75,8 % des parts de marché.

Enfin, l'aéroport de Liège pourrait tirer parti du report modal via le projet Euro Carex, actuellement en attente faute d'une vision du marché et d'un plan d'affaires clairs et partagés par les acteurs des différents pays concernés<sup>84</sup>.

### 3.1.2 Aéroport de Luxembourg

L'aéroport est situé au Nord-Est de la ville de Luxembourg, au lieu-dit Findel, à cinq kilomètres environ du centre-ville. L'orientation de la piste impose le survol du centre-ville (et plus précisément du quartier de la gare), à relativement basse altitude. Un couvre-feu général est donc imposé de 23 heures à 6 h, avec des dérogations possibles pour les atterrissages de vols ayant été décalés.

Son développement depuis une trentaine d'année est étroitement lié à celui de Cargolux, filiale spécialisée fret de Luxair<sup>85</sup>, la compagnie aérienne nationale du Grand-Duché. Il démarre réellement ses activités commerciales en 1945. Il est exploité par une société anonyme, la Société de l'Aéroport de Luxembourg SA, propriété à 100 % du Grand Duché.

Les équipements de l'aéroport ont été mis à niveau par étape, en accompagnement du développement de Luxair et de Cargolux, créée en 1970. Les dernières étapes ont été l'allongement de la piste à 4000 m en 1984 (nécessaire pour la bonne exploitation des Boeing 747 cargo de Cargolux), le renouvellement des aérogares de passagers en 2008 et 2017, ainsi que le développement des aérogares de fret, à l'extrémité Nord-Est de la plateforme aéroportuaire.

Les aérogares de fret constituent un ensemble intégré, sur une surface de 42 hectares environ (cf. figure 12). Ce périmètre est sécurisé, hormis le stationnement des véhicules légers qui n'ont pas le droit de pénétrer, sauf exceptions. Les bâtiments sont la propriété de Luxair. Ce pôle, très intégré et dense, regroupe toutes les fonctions nécessaires au passage du fret. Les aires de stationnement permettent le traitement de 12 avions de grande capacité (essentiellement les Boeing 747-400 et 747-800 de Cargolux). Près de 200 camions peuvent stationner dans le périmètre sécurisé, hors positions aux quais de chargement. C'est un stationnement payant après une franchise de 12 heures (100 € la demi-journée).

---

<sup>84</sup> Euro Carex (acronyme de Cargo Rail Express) est un projet, initié en 2006, d'utilisation de trains à grande vitesse pour le transport de marchandises sur des distances comprises entre 200 et 800 kilomètres afin de connecter les plus grands sites logistiques européens. Il prévoit d'exploiter les lignes à grande vitesse pendant les heures creuses du trafic voyageur (la nuit principalement) avec des rames adaptées au transport de fret. Une association Roissy Carex a été créée en 2006 afin de fédérer l'ensemble des promoteurs au projet, aussi bien publics (communes, départements...) que privés (entreprises telles FedEx, La Poste, Air France-KLM Cargo, TNT, WFS, Aéroports de Paris...). Le projet est labellisé Grenelle de l'environnement depuis le 25 octobre 2007. Le réseau ferroviaire pourrait ainsi relier Londres, Amsterdam, Paris, Berlin, Cologne, Francfort, Lyon, Liège, et dans un second temps : Madrid, Barcelone, Bordeaux, Milan, Torino, Bologne, Strasbourg et Aix-Marseille.

<sup>85</sup> Première compagnie européenne de fret aérien, Cargolux exploite 30 Boeing 747-400 et 747-800. L'actionariat est réparti en trois parts à peu près égales : la maison mère Luxair (35,1 %), la société d'investissement du Henan (Chine) HNCA (35 %) et l'État de Luxembourg (29,9 %), directement et via deux établissements bancaires publics – BCEE et SNCL.

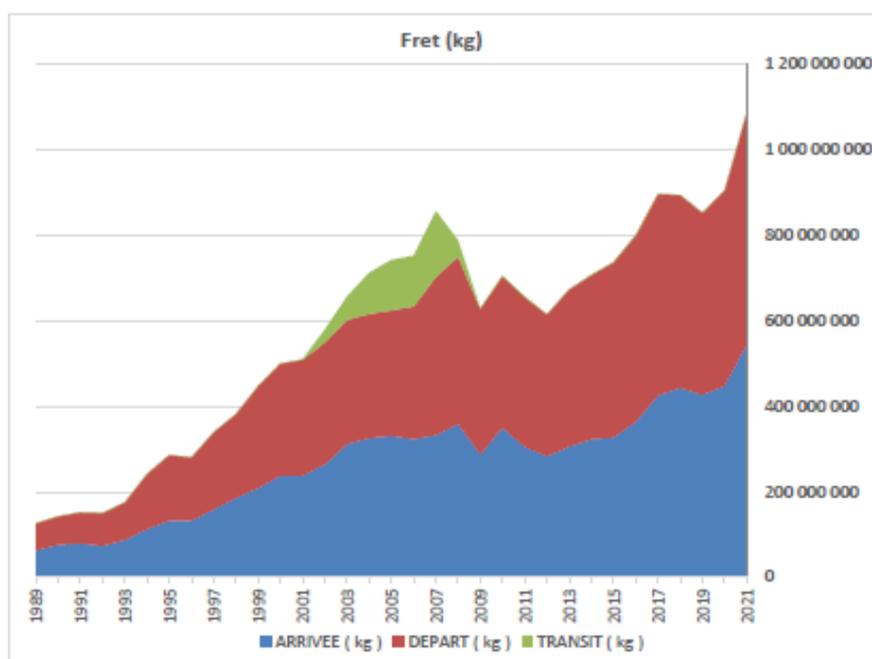


**Figure 12 : zone cargo du Findel - aéroport de Luxembourg**  
 Source : mission - Fond de photographie : Google Earth Pro, images satellite du 25 août 2016

secteur	Zone	Surface
A	Stationnement des aéronefs	16 ha
B	Aérogares fret 1, 2 et hors gabarit	9 ha
C	Stationnement des poids lourds	2,6 ha
D	Stationnement des véhicules légers	1,7 ha
E	Aires de chargement, circulations et divers	6 ha
F	Réserves foncières et délaissés	6,5 ha
G	Espaces verts	0,2 ha
TOTAL		42 ha

La manutention est assurée par une filiale spécialisée de Luxair. Les deux aérogares de fret sont équipés avec des systèmes automatisés de distribution des palettes avion, qui distribuent et reprennent ces palettes tout le long des deux aérogares, après stockage temporaire de gestion des files d'attentes. Ces dispositions industrielles permettent que les marchandises arrivées par les vols du matin (arrivées d'Asie) soient prêtes à charger dans les camions en fin de journée, permettant la distribution dans toute l'Europe le jour suivant l'atterrissage. Conformément à la réglementation européenne, l'aéroport relance une consultation pour installer un deuxième manutentionnaire. L'importance des installations techniques qu'il faudra exploiter en commun, d'une part, la part pré-pondérante de Cargolux dans le trafic, d'autre part, constituent des difficultés majeures pour un nouvel entrant.

L'aéroport de Luxembourg-Findel est le septième aéroport de fret européen, avec 1,125 millions de tonnes en 2021, en forte croissance pour la deuxième année consécutive. Comme les autres plateformes du Benelux, il tire particulièrement bien profit de la crise.



**Figure 13 : Évolution du trafic de marchandises en tonnes de l'aéroport de Luxembourg**  
 Source : Service de statistique du Grand-Duché de Luxembourg  
[https://data.public.lu/fr/datasets/statistiques-evolution-du-traffic/#\\_](https://data.public.lu/fr/datasets/statistiques-evolution-du-traffic/#_)

Outre Cargolux, dont il est le hub principal, l'aéroport est desservi par une dizaine d'autres compagnies qui exploitent des avions cargo. En effet, du côté passager, l'aéroport n'accueille que des courts et moyens courriers vers l'Europe et quelques destinations au Maghreb, ainsi que Istanbul.

Même si les aéroports spécialisés fret de Liège et de Luxembourg ont une organisation très différente (le premier a une pluralité d'opérateurs, notamment de compagnies aériennes et de manutentionnaires alors que le second est très centré sur Luxair et ses filiales – Cargolux et la filiale spécialisée dans la manutention), ils ont en commun d'avoir suivi une trajectoire progressive de développement sur une trentaine d'années.

### 3.2 Le hub de Paris-Charles de Gaulle

Avec 2,1 millions de tonnes de fret et de courrier traités en 2019, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle se classait au 11<sup>ème</sup> rang mondial pour le cargo et à la première place des aéroports européens devant Francfort. Depuis la crise sanitaire, ce dernier est repassé devant l'aéroport parisien (cf. § 1.2. ci-dessus).

L'aéroport parisien concentre près de 80 % du trafic fret français. Sa position géographique le met à moins de deux heures de vol de la plupart des grandes villes européennes. Il est au centre d'une zone de chalandise de 25 millions d'habitants dans un cercle de 200 km de rayon.

L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle accueille les trois grands hubs d'Air France Cargo, de FedEx et de La Poste, douze des quatorze plus grands noms du fret mondial (parmi lesquels DHL, DB-Schenker, Kuehne+Nagel, WFS ou encore UPS) et dix-huit compagnies aériennes tout cargo. Son activité de fret génère plus de 40 000 emplois, dont 15 000 emplois directs<sup>86</sup>.

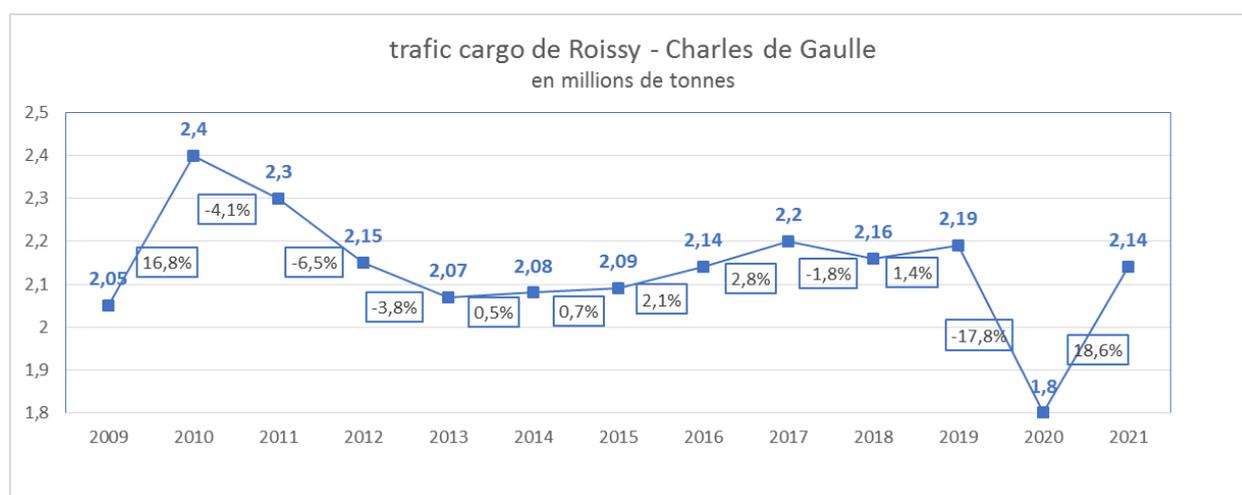


Figure 14 : Évolution du trafic sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle  
Source ADP

Paris-Orly a, quant à lui, développé une activité de niche, du fait notamment de sa proximité avec le marché d'intérêt national de Rungis (importation de fruits, de légumes et autres produits frais).

La plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle est en mesure d'offrir une capacité de traitement annuelle de fret pouvant aller jusqu'à 3,6 Mt de marchandises – 5 Mt par an à terme. Sur les 3 257 hectares de la plate-forme, 300 hectares sont dédiés aux activités de fret aérien qui regrouperont près de 700 000 m<sup>2</sup> de bâtiments (terminaux de fret, messageries cargo, hangars, entrepôts, centres de tri, etc.) donnant un accès direct à 80 postes de stationnements avions.

Les activités cargo sont regroupées à l'Ouest de la plate-forme en trois zones :

- une zone au Sud du doublet de pistes Nord accueillant le hub européen de FedEx, première entreprise mondiale de transport express ;
- la Cité Cargo («Cargo City»), à l'Ouest du doublet de pistes Sud qui accueille les activités d'Air France-KLM, le centre d'exploitation de Chronopost et de La Poste, des sociétés de fret, ainsi que le centre logistique de fret aérien de Roissy-Sogaris ;
- Une zone réservée pour le projet Euro Carex<sup>87</sup> au Nord-Ouest.

Depuis 2011, le Groupe ADP a entrepris de réaménager et de redynamiser la Cité Cargo. Environ

<sup>86</sup> Source ADP, Plaquette « Cargo : l'ambition des aéroports parisiens », 2019.

<sup>87</sup> Cf. note 84

71 000 m<sup>2</sup> de nouveaux bâtiments ont été développés entre 2011 et 2015. Avant la crise sanitaire, le Groupe ADP visait, dans le cadre de son plan stratégique Connect 2020, la poursuite de la densification et du renouvellement de la zone cargo et le développement d'environ 100 000 m<sup>2</sup> d'installations terminales cargo supplémentaires sur 2016-2020.

### LES ACTIVITÉS CARGO SONT REGROUPÉES À L'OUEST DE LA PLATEFORME DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

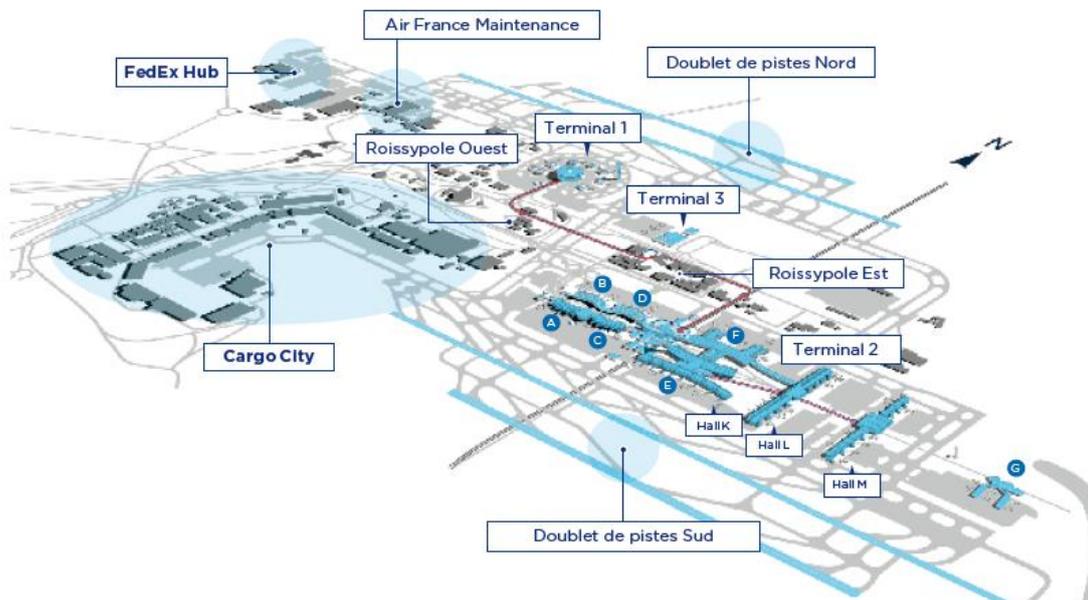


Figure 15 : schéma de l'aéroport Charles de Gaulle  
Source : ADP, plaquette « Cargo, l'ambition des aéroports parisiens », 2019

### DIVISÉE EN 9 ZONES, LA CARGO CITY S'ÉTEND SUR PLUS DE 700 000 M<sup>2</sup> DE BÂTIMENTS



Figure 16 : La Cité Cargo de l'aéroport Charles de Gaulle  
Source : ADP, Plaquette « Cargo : l'ambition des aéroports parisiens », 2019.

La stratégie d'Aéroports de Paris en matière de transport cargo se décline suivant les quatre axes suivants<sup>88</sup> :

- reconquête du trafic avec la mise en œuvre d'un programme d'aide marketing pour encourager le développement des routes cargo existantes et de nouvelles routes ou l'implantation de nouvelles compagnies aériennes tout cargo ;
- engagement d'une meilleure qualité de service, avec, outre la modernisation de la Cité Cargo pour offrir des installations aux plus hauts standards internationaux, des actions portant sur la propreté, la signalétique et la sécurité (vidéosurveillance) ;
- préparation de l'évolution de l'activité cargo sur le long terme, avec un projet de système de géolocalisation des matériels, un projet de station animalière à l'export en complément de celle existante à l'import, des études prospectives portant sur l'opportunité d'une offre commune air-mer avec les ports de Paris Seine Normandie (HAROPA), sur l'évolution métiers des opérateurs fret ou encore sur un *benchmark* européen du coût de la tonne de fret sur l'ensemble de la chaîne logistique ;
- promotion du transport de fret aérien en militant pour le développement des droits de trafic (octroi des droits de 5<sup>ème</sup> liberté<sup>89</sup>) et de toutes mesures de simplification administrative qui améliorent la compétitivité du fret aérien en France.

Cette stratégie ne semble pas être remise en cause par Aéroports de Paris après la crise sanitaire.

### 3.3 Comparaison des coûts de touchée de quelques aéroports européens

Dans le cadre du groupe de travail sur l'analyse et la prospective du fret aérien international, animé par la DGAC (cf. § 2.3.), cette dernière a présenté, le 7 juillet 2021, une comparaison des coûts de touchée de six aéroports européens représentatifs du trafic fret : Paris-CDG, Francfort, Liège, Luxembourg, Bruxelles et Amsterdam.

À la demande de la mission, la DGAC a ajouté à la comparaison les coûts de touchée sur l'aéroport de Vatry.

Le coût de touchée complet, pour une rotation d'un aéronef (de jour ou de nuit), est défini comme « l'ensemble des prestations facturées sous forme de taxes ou de redevances, à une compagnie aérienne, pour effectuer l'atterrissage, la circulation au sol, le stationnement et le décollage de l'aéronef, le débarquement et l'embarquement des marchandises d'un avion tout cargo »<sup>90</sup>.

Les résultats reflètent le coût d'une rotation d'un aéronef, suivant le type d'aéronef et les paramètres retenus (tonnage marchandise...) au 1<sup>er</sup> avril 2021. Le choix des paramètres a été établi en concertation avec Aéroports de Paris.

Le périmètre de la comparaison ne comprend pas les prestations d'assistance en escale spécifiques aux avions « cargo » (déchargement des palettes, stockage...), qui font l'objet de contrats commerciaux. Les redevances de navigation aérienne sont prises en compte pour les services terminaux de circulation aérienne (RSTCA), celles-ci étant spécifiques à chaque route aérienne exploitée. Le périmètre retenu exclut les redevances de route. La prise en compte d'une rotation permet de s'assurer de l'application de l'assiette de certaines taxes et/ou redevances facturées soit à l'atterrissage, soit au décollage.

Les données sont celles des guides tarifaires des différents aéroports et ne reflètent donc pas d'éventuelles mesures commerciales conclues entre un aéroport et un transporteur.

En ajoutant Vatry à ce panel, les résultats de la comparaison réalisée par la DGAC sont les suivants :

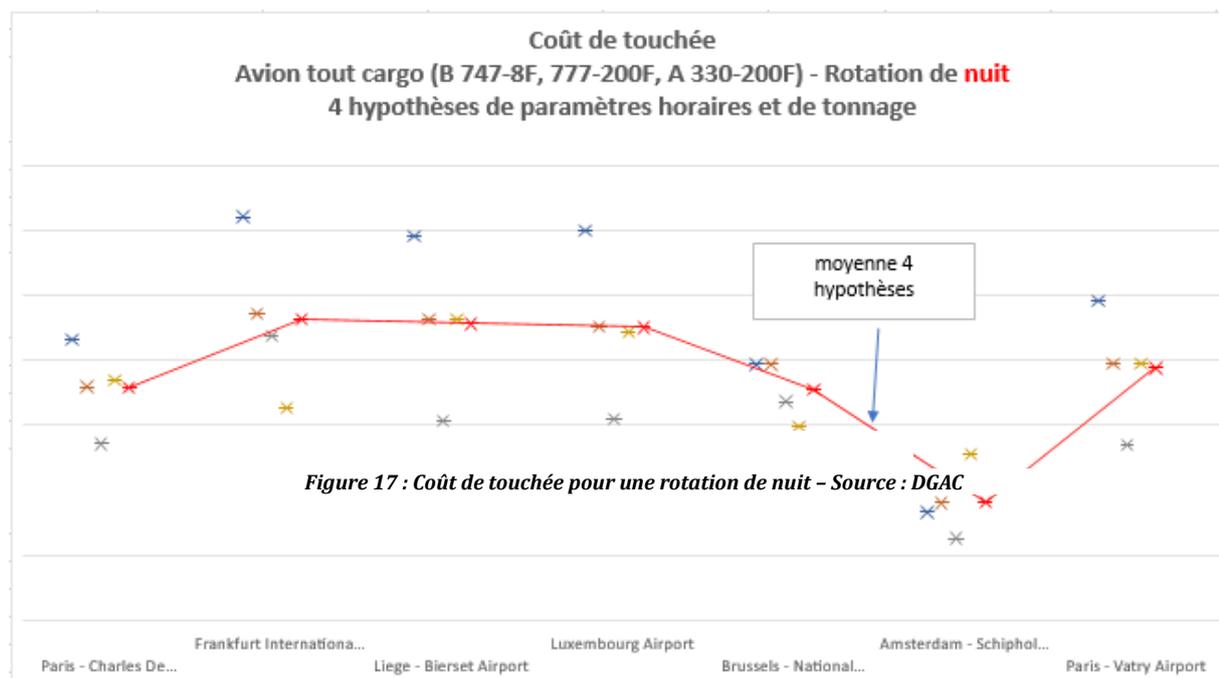
---

<sup>88</sup> Source ADP, Plaquette « Cargo : l'ambition des aéroports parisiens », 2019.

<sup>89</sup> Cf. annexe 4, § 4.

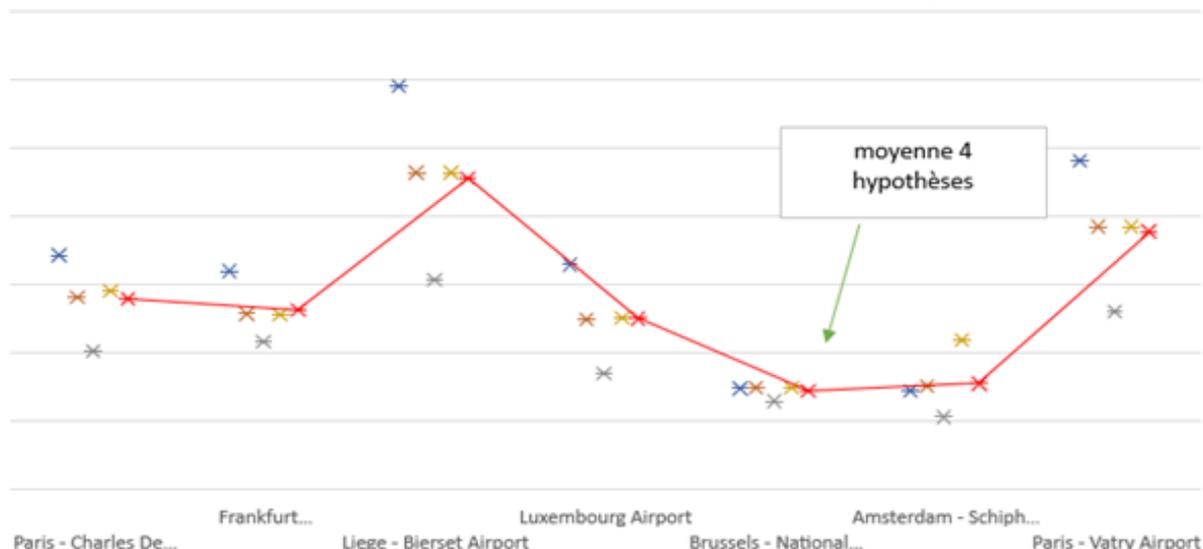
<sup>90</sup> Source DGAC. Présentation du bilan de l'année 2020 dans le cadre du groupe de travail mis en place par la DGAC sur les perspectives du fret aérien en France, 7 juillet 2021.

- Rotation de nuit : Vatry affiche une moyenne supérieure de 8 % à Paris-CDG (cf. figure 17).  
Toutefois, le guide tarifaire « Tarifs, redevances et prestations applicables au 1er janvier 2021 » de l'aéroport de Vatry mentionne une redevance d'atterrissage cargo « minorée sur une base annuelle contractualisée », soit 4,20 € par tonne MTOW au lieu de 8 €. Si l'on prenait en compte cette donnée, le coût de touchée serait inférieur d'un quart à un tiers, selon les appareils, à celui de Paris-CDG conduisant l'aéroport à un positionnement concurrentiel européen au meilleur niveau, à l'exception de celui d'Amsterdam.



- Rotation de jour : Vatry affiche une moyenne supérieure de 35 % à Paris-CDG (cf. figure 18).  
Toutefois, le guide tarifaire « Tarifs, redevances et prestations applicables au 1er janvier 2021 » de l'aéroport de Vatry mentionne une redevance d'atterrissage cargo « minorée sur une base annuelle contractualisée », soit 4,20 € par tonne MTOW au lieu de 8 €. Si l'on prenait en compte cette donnée, le coût de touchée serait inférieur de 8 % à 15 %, selon les appareils, à celui de Paris-CDG conduisant l'aéroport à un positionnement concurrentiel dans la moyenne des principaux aéroports européens.

**Coût de touchée**  
**Avion tout cargo (B 747-8F, 777-200F, A 330-200F) - Rotation de jour**  
**4 hypothèses de paramètres horaires et de tonnage**



*Figure 18 : Coût de touchée pour une rotation de jour - Source DGAC*

On peut en conclure que les coûts de touchée à l'aéroport de Vatry, pour une rotation, ne sont pas compétitifs par rapport aux autres plateformes considérées dans la comparaison. En revanche, pour une compagnie aérienne effectuant régulièrement des vols à Vatry et bénéficiant d'une redevance d'atterrissage cargo « minorée sur une base annuelle contractualisée », les coûts de touchée sur cet aéroport sont attractifs, notamment de nuit.

## 4. Conclusion - Enjeux pour Vatry

Personne ne sait tracer des perspectives de long terme en ce qui concerne la poursuite du développement du transport aérien de marchandises, en raison des incertitudes exposées au § 2.4. ci-dessus et notamment, de la survenance possible de nouvelles crises sanitaires ou géopolitiques, des contraintes de plus en plus fortes imposées au transport aérien par la lutte contre le changement climatique et des effets de la politique de relocalisation de certaines industries stratégiques souhaitée par le gouvernement.

Le développement du transport aérien de marchandises bénéficie toutefois, à court terme (jusqu'en 2024), de conditions de développement favorables sur les longues distances pour plusieurs raisons :

- poussée du e-commerce dont les délais courts favorisent le transport aérien,
- désorganisation que connaît actuellement le transport maritime suite à la crise sanitaire et à la guerre entre la Russie et l'Ukraine,
- déficit de capacité de transport aérien par rapport à la demande, qui assure, pour l'instant, une bonne rentabilité pour les compagnies aériennes (cf. § 2.3. ci-dessus).

Cette situation constitue une opportunité pour certains aéroports, de capter ces nouveaux trafics, notamment pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle qui dispose de nombreux atouts pour développer

son activité cargo et qui s'est doté d'une stratégie pour ce faire, dès avant la crise sanitaire (cf. § 3.2.). Il accueillera d'ailleurs dès cette année la base de la nouvelle compagnie CMA CGM Cargo.

Ce pourrait aussi être le cas pour les aéroports spécialisés dans le transport de marchandises, tels que Luxembourg et Liège.

Mais la mission considère qu'il y a sans doute, également, à court terme, un espace de développement en France pour un aéroport orienté fret, de taille modeste, bien situé, moins cher que les grands aéroports internationaux, plus adaptable à la demande et offrant des temps de traitement réduits, sans problème de capacité ni de contraintes d'exploitation, notamment de nuit.

Cet aéroport pourrait être celui de Vatry, qui dispose des atouts listés en annexe 1. Il pourrait non seulement capter une partie des nouveaux trafics cargo à court terme, mais peut-être également une partie des flux camionnés entre Paris-Charles de Gaulle et des aéroports étrangers comme Liège, Luxembourg ou Maastricht (cf. *supra*, § 1.4.). Il est difficile d'estimer précisément le tonnage de ces flux, mais ceux-ci seraient supérieurs à 1 Mt par an. En capter 10 % dans un marché globalement en croissance, soit 100 000 tonnes, ne paraît pas hors de portée et permettrait à l'aéroport d'atteindre l'équilibre économique. Un tel niveau de trafic ne bouleverserait pas les parts de marché des principales plateformes en Europe (100 000 tonnes correspondrait au maximum à 4,5 % du trafic de Paris-Charles de Gaulle, à 7 % de l'aéroport de Liège ou à 0,7 % des 14,257 millions de tonnes de fret aérien transitant par des aéroports de l'Union européenne à 27).

Les perspectives à court terme et les incertitudes à moyen et long termes laissent à Vatry une fenêtre d'opportunité de deux à trois ans pour atteindre l'équilibre économique (condition nécessaire de tout développement) et, pour consolider les premières étapes d'un développement progressif ultérieur (scénario 2 envisagé par la mission, cf. § 4.1.2. du rapport), ou pour nouer un partenariat avec un intégrateur capable de porter la responsabilité et l'essentiel du financement du développement (scénario 1 envisagé par la mission, cf. 4.1.1. du rapport).

Comme souligné ci-dessus au § 1.4, la contrainte de massification des flux de marchandises avantage une plateforme comme celle de Paris-Charles de Gaulle, qui a une forte activité de transport de passagers et de transport de fret permettant d'optimiser la répartition du fret entre des vols mixtes et des aéroports tout cargo ou comme celles de Liège ou Luxembourg, qui disposent déjà d'un trafic tout cargo important. Mais cela ne condamne pas pour autant tout projet de développement ou de spécialisation de l'aéroport de Vatry dans le transport de marchandises, notamment dans le cadre d'un deux scénarios envisagés par la mission. Cela rend toutefois critique l'atteinte du seuil minimum d'activité à partir duquel l'aéroport de Vatry pourra devenir naturellement attractif et nécessite que celui-ci se prépare et sache saisir rapidement les opportunités qui pourront se présenter.

# Annexe 3 - Logistique terrestre

## Sommaire

<b>1. Le marché</b> .....	<b>3</b>
1.1 Transport de marchandises et logistique.....	3
1.1.1 Demande de transports de marchandises à moyen et long termes.....	3
1.1.2 Evolution des services logistiques .....	4
1.2 Les entrepôts et plateformes logistiques (EPL).....	6
1.2.1 L'immobilier .....	6
1.2.2 L'emploi.....	8
<b>2. Les acteurs</b> .....	<b>10</b>
2.1 Les acteurs de la logistique terrestre.....	10
2.2 Les acteurs de l'immobilier logistique.....	11
<b>3. Positionnement de l'agglomération de Châlons-en-Champagne</b> .....	<b>13</b>
3.1 Trois aires logistiques très importantes.....	13
3.2 Des tensions structurelles sur l'emploi logistique.....	14
3.3 Un positionnement prix compétitif.....	15
<b>4. Enjeux pour Vatry</b> .....	<b>15</b>
4.1 Stratégie commerciale et articulation avec l'aéroport.....	15
4.1.1 Etat des lieux.....	15
4.1.2 Réserves foncières pour la zone cargo .....	16
4.1.3 Implantation d'activités de services aux professionnels du fret aérien.....	21
4.2 Services aux entreprises et aux salariés .....	21
4.2.1 Déplacements des salariés.....	21
4.2.2 Pôle de vie .....	22
4.2.3 Services aux transporteurs .....	24
4.2.4 Emplois.....	25
4.2.5 Très haut débit .....	25
4.2.6 Signalétique .....	26
4.2.7 Vers un club d'entreprises.....	26
4.3 Extensions et gestion à long terme du site .....	28

4.3.1 Au regard de la planification territoriale.....	28
4.3.2 Les enjeux environnementaux.....	29
4.3.3 Les enjeux de la gestion à long terme .....	30
4.3.4 Un schéma directeur d'ensemble.....	30

# 1. Le marché

## 1.1 Transport de marchandises et logistique

### 1.1.1 Demande de transports de marchandises à moyen et long termes

La logistique au sens large est un secteur majeur de l'économie nationale. Elle couvre le transport proprement dit des marchandises et les services logistiques. Elle contribue pour environ 10 % au produit intérieur brut et emploie environ 1,4 million de personnes<sup>91</sup> dans une grande variété d'entreprises : transporteurs des différents modes, manutention, entreposage, maintenance, mais aussi de nombreuses entreprises qui assurent tout ou partie de leurs transports pour compte propre, notamment dans les secteurs de la construction et de la production agricole. Aucune projection complète d'évolution de ce secteur n'est disponible. Cependant, le rapport CGEDD – France Stratégie *Prospective 2040-2060 des transports et des mobilités*<sup>92</sup>, qui porte sur l'ensemble des déplacements, consacre l'un de ses six rapports thématiques aux marchandises. Ce travail a pour objectif d'identifier les priorités en matière de politiques publiques permettant d'atteindre les objectifs de neutralité carbone dans le secteur des transports.

Ce rapport examine sept scénarios. Tous les scénarios sont construits sur un cadrage macro-économique commun. L'évolution de la population est celle du scénario central établi par l'INSEE en 2021, portant la population française en 2040 à 69,2 millions d'habitants<sup>93</sup>. Le PIB par habitant croît à 1,4 % environ<sup>94</sup>, sans prise en compte de rétroactions des scénarios sur la richesse nationale. Les sept scénarios sont distingués par deux paramètres : l'ambiance d'évolution des technologies de motorisation (trois niveaux) et les politiques de sobriété (cinq niveaux). Aucun des cinq scénarios prospectifs ne parvient à atteindre les objectifs de neutralité carbone. Les auteurs ont donc aussi élaboré deux scénarios rétrospectifs d'atteinte de la neutralité carbone, l'un dit de « pari technologique » et l'autre dit de « pari sociétal ».

Pour ce qui concerne le volume des transports terrestres de marchandises, principale entrée pour examiner les enjeux de positionnement de Vatry, les hypothèses conduisent à des évolutions très contrastées de la demande exprimée en tonnes-kilomètres, de la répartition modale, et au sein du transport routier, du nombre de véhicules-kilomètres (du fait de politiques d'optimisation des chargements, notamment).

À l'horizon 2040, déjà lointain, le scénario du « pire climatique » conduit à une augmentation de près de 50 % environ de la demande de transports par rapport à 2017 (617 milliards de tonnes-km pour 423 en 2017), un volume significativement supérieur à la tendance (564 milliards de tonnes-km, soit 33 % d'augmentation). Tous les autres scénarios, hormis celui de pari sociétal, conduisent à des volumes légèrement inférieurs à cette tendance (entre 540 et 557 milliards de tonnes-km). Le scénario dit de pari sociétal a été analysé plus succinctement pour ce qui concerne les transports de marchandises. Il débouche sur une stabilisation au niveau de 2017 du nombre de tonnes-km par voies terrestres.

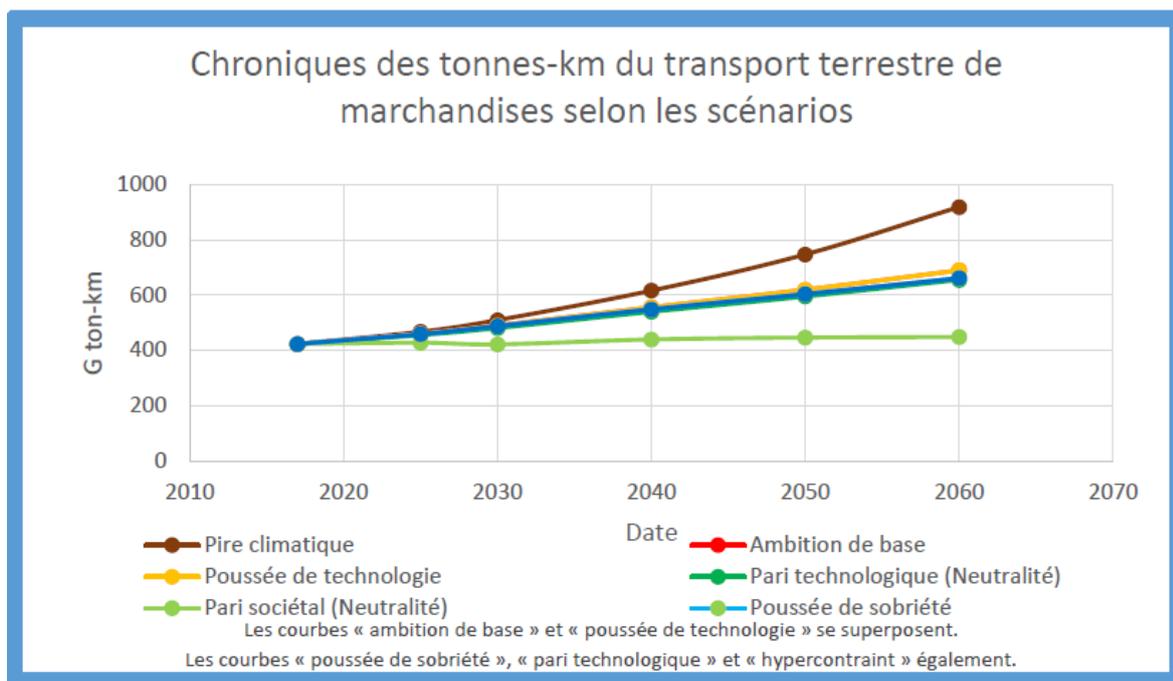
---

<sup>91</sup> Bilan annuel des transports en 2019, Datalab 82, Commission des comptes de transport de la Nation, Paris, décembre 2020, 148 p. & annexes

<sup>92</sup> Le Rapport CGEDD et France Stratégie de février 2020 «*Prospective 2040-2060 des transports et des mobilités – 20 ans pour réussir collectivement les transports de demain* » comprend, outre le rapport principal, six rapports thématiques dont un est consacré aux marchandises.

<sup>93</sup> Scénario central des projections de population à l'horizon 2070, INSEE première n° 1881 du 29 novembre 2021.

<sup>94</sup> Le scénario retenu pour l'évolution du PIB par habitant est la moyenne des évolutions du PIB par habitant retenue par le comité d'orientation des retraites (COR) dans son 8<sup>ème</sup> rapport de juin 2021.



**Figure 19 : Chronique des tonnes-km du transport terrestre de marchandises selon les scénarios**  
 Source CGEDD et France stratégie Prospectives des mobilités 2040-2060

Le rapport, constatant que les scénarios ne permettent pas d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, identifie bien la nécessité de « revenir sur la demande de transport de marchandises » pour assurer le bouclage final de l'exercice. Cependant, les pistes de travail évoquées ne sont pas approfondies (structure de la consommation des ménages, chaînes de production des biens, réindustrialisation de l'Europe et/ou de la Méditerranée et secteur de la construction).

En conclusion, il faut probablement retenir que ces travaux invitent à examiner avec circonspection des projections de développement en volume des activités logistiques assises sur les croissances fortes constatées dans le passé récent. Il en va de même pour les projections à moyen terme élaborées sans tenir compte des évolutions qui seront nécessaires pour atteindre les objectifs d'atteinte de la neutralité carbone en 2050. En effet, la neutralité carbone du secteur des transports, un des plus forts contributeurs actuels aux émissions, est indispensable à l'atteinte des objectifs globaux.

### 1.1.2 Évolution des services logistiques

Les prestations offertes, bien que très variables, sont souvent classées dans quelques catégories génériques. Les logiques d'organisation et d'implantation territoriale de ces différents segments sont très différentes : niveau d'intégration de l'activité, importance de l'ancrage sur les plateformes multimodales (aéroports, ports, rail-route), maillage du territoire, nature des services complémentaires assurés par la chaîne logistique. Les principales catégories sont les suivantes :

- les services postaux (réseau et horaires fixes, régularité),
- les services de messagerie express (délais garantis quelle que soit la destination),
- la logistique générale, plus ou moins riche en services (cf. ci-dessous),
- le e-commerce, intégrant un fort contenu de gestion et de préparation de commande, d'une part, avec des prestations de livraison de type « messagerie » jusqu'au client final,
- les services spéciaux (animaux vivants, pharmacie, produits dangereux...).

Les services postaux et les services de messagerie express sont assurés par des groupes intégrés ayant une très large couverture territoriale, soit directe, soit par des accords de partenariat. Il s'agit en effet

de garantir un service et un niveau de qualité *a minima* national, mais de plus en plus européen et mondial. En Europe, les restructurations de ces deux secteurs ont conduit à la constitution de groupes actifs sur le service postal universel et la messagerie express, tant nationale qu'internationale, avec notamment La Poste – DPD ou Deutsche Post DHL, deux acteurs majeurs avec FedEx et UPS, deux sociétés américaines. Ces entreprises sous-traitent une partie des prestations de transport, cependant réalisées sous leur marque.

La forte croissance du secteur du e-commerce en fait un terrain de concurrence très active, entre des entreprises mondiales qui structurent leur offre (Amazon, Alibaba) en étendant leurs activités vers l'aval, jusqu'à la livraison au client final et de très nombreux nouveaux entrants, plus ou moins spécialisés sur des niches. La filiale logistique d'Alibaba (Cainiao) a ainsi ouvert fin 2021 une base logistique à Liège pour maîtriser en interne la distribution des produits commandés venant d'Asie vers toute l'Europe. FTL Express, qui a une activité à Vatry, est un transitaire-nouvel entrant typique sur le même marché de l'e-commerce de produits chinois (cf. annexe 1, § 1.2.6).

Enfin, pour ce qui concerne la logistique générale, dans un mouvement constant d'enrichissement et d'élargissement des services offerts, le secteur de la logistique offre des prestations de plus en plus intégrées et complexes. De l'organisation du transport, l'offre est passée à la conception et la fourniture de services intégrés de gestion de l'ensemble de la chaîne logistique (approvisionnements et livraisons) d'une entreprise (« *supply chain* » en anglais). Cinq niveaux de prestations sont couramment décrits dans la littérature professionnelle, avec des différences cependant entre les auteurs, sur le détail du contenu de ces niveaux, désignés par leur acronyme anglais (*first / second /.../ party logistics*, soit 1PL, 2PL, etc.), dont le tableau ci-dessous présente les principales caractéristiques. De très nombreux acteurs, plus ou moins intégrés, se déploient sur tout ou partie de ces chaînes de valeurs, dans un contexte très concurrentiel et dynamique.

		Besoin d'entrepôts
1PL	Sous-traitance régulière du transport uniquement, en général de point à point par un mode unique.	Transbordements aux nœuds du réseau du transporteur
2PL	Sous-traitance de chaînes de transport simples, incluant des transbordements, des stockages intermédiaires et, le cas échéant, la gestion de stockages de régulation.	Gestion des transbordements, changements de colisage entre les modes de transports, regroupements...
3PL	Sous-traitance de la gestion de la chaîne de transport, incluant la recherche des transporteurs et des entreposages mais aussi la gestion documentaire (passages en douane, préparation de commande, collecte et centralisation des factures...), la gestion des stocks aval et amont, voire des prestations simples d'adaptation au client final (étiquetage, assemblage des marchandises en lots, voire adaptations du produit au contexte local).	Surfaces dédiées à l'optimisation des flux d'enlèvement et de livraison, ainsi qu'aux prestations simples d'adaptation.
4PL	Sous-traitance globale de tout ou partie de la chaîne logistique de l'entreprise à un prestataire qui garantit l'enlèvement et la livraison des marchandises dans les conditions adaptées en permanence aux besoins de l'entreprise cliente. Ce prestataire global est désigné en français comme « intégrateur ».	Constitution d'un réseau d'entrepôts adapté aux implantations du client.
5PL	Niveau 4PL enrichi par le déploiement des dernières technologies numériques (intelligence artificielle, robots	Idem, les prestations additionnelles sont

	autonomes, internet des objets, etc.) pour optimiser les processus et améliorer l'interconnexion entre la gestion des flux et la gestion industrielle proprement dite. Cette évolution interconnecte totalement les systèmes d'information de l'intégrateur et du client sur l'ensemble des sites, ce qui implique un nouveau partage des responsabilités.	essentiellement de l'organisation et de l'information.
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

## 1.2 Les entrepôts et plateformes logistiques (EPL)

### 1.2.1 L'immobilier

Le parc d'entrepôts et plateformes logistiques (EPL) ne fait pas l'objet d'analyses fines et permanentes, comme le font d'autres secteurs (logements, commerces). Les séries statistiques et les études disponibles ne donnent pas d'images détaillées et suivies dans le temps des principales segmentations utilisées : par fonction, par taille, par localisation...

Deux fonctions d'entreposage sont identifiées par les professionnels et les statisticiens : les entrepôts proprement dits dans lesquels des marchandises sont stockées pour une durée supérieure à 24 heures et les plateformes logistiques dédiées aux activités de groupage, dégroupage et gestion des transbordements. Typiquement, pour le fret aérien, les locaux « bords de piste » pour la gestion des palettes aéronautiques, les locaux des transitaires et ceux des transporteurs en zone cargo relèvent des plateformes logistiques.

Les EPL de grande taille (plus de 5 000 m<sup>2</sup>) font l'objet d'analyses plus approfondies. Par les montants d'investissements nécessaires, elles intéressent les fonds d'investissements immobiliers et mobilisent, de ce fait, la chaîne d'acteurs qui organise les grands marchés : investisseurs, commercialisateurs, promoteurs, etc. Ce sont les mêmes acteurs qui interviennent sur le marché du bureau et des grandes surfaces commerciales, acteurs qui reviennent aussi sur le parc de logements locatifs. Ces locaux logistiques de grande taille représentent un tiers environ des surfaces totales d'entrepôts du pays, que ce soit en stock ou en production récente<sup>95</sup>.

Compte tenu des spécificités du site de Vatry, ces EPL de grande taille constituent son marché de référence. Les analyses développées dans cette annexe sont donc limitées à ce segment.

Un travail approfondi de connaissance de ces locaux logistiques de grande taille a été publié en 2017, présentant les données 2015<sup>96</sup>. Les données actualisées<sup>97</sup> ne portent que sur les cadrages nationaux ; le travail de régionalisation établi sur les données de 2015 reste la référence la plus sérieuse. Bien que le secteur soit en forte croissance, la géographie de la logistique n'a pas été bouleversée, les investissements restant concentrés sur la dorsale et la partie orientale du Grand Est.

80 millions de mètres carrés d'entrepôts et de plateformes logistiques de plus de 5 000 m<sup>2</sup> sont identifiés en France à fin 2018, en croissance de 4 millions de m<sup>2</sup> environ depuis 2015. Un tiers est exploité par des entreprises du secteur des transports et de la logistique. Les deux autres tiers sont exploités en compte propre par les entreprises industrielles ou commerciales. Il s'agit pour l'essentiel des entreprises de commerce (31 % des EPL) avec les entrepôts qui permettent d'alimenter les réseaux de magasins de la grande distribution, et d'entreprises industrielles (27 % des EPL) ; une partie des locaux

<sup>95</sup> En l'absence de connaissance du stock total de locaux d'entreposage, cette évaluation s'appuie sur la part des emplois de l'entreposage et de la manutention attaché à des EPL de plus de 5 000 m<sup>2</sup> (163 000 sur 603 000 au 31/12/2014) et la part de la construction d'entrepôts qui contribue à la croissance du stock de ces EPL (un peu moins de la moitié de la production totale).

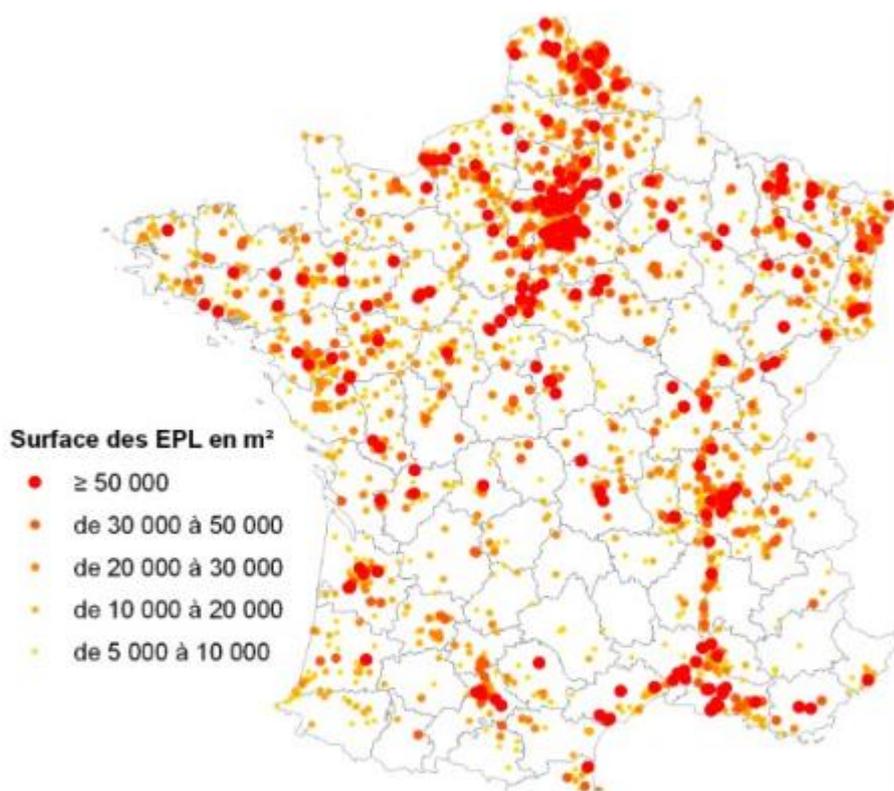
<sup>96</sup> Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015, Datalab, Service de l'observation et de la statistique du ministère de la transition écologique, mars 2017, 112 p.

<sup>97</sup> Activité des entrepôts et des plateformes logistiques en 2016, Datalab, mars 2019

Bilan annuel des transports en 2019, Datalab, décembre 2020

de stockage de ces entreprises est localisé sur les sites industriels eux-mêmes (stocks de matières premières, de produits intermédiaires et de produits finis à expédier).

Ces études mettent en évidence le regroupement des entrepôts et des plateformes logistiques en « aires logistiques » denses ou élargies. Ces aires sont, comme attendu, localisées le long des grandes infrastructures routières, avec une concentration relative le long de la « dorsale » qui court des Hauts de France au littoral méditerranéen en passant par l'Île-de-France et l'axe rhodanien, complétée par l'axe rhénan.



**Source :** SDES, Répertoire des entrepôts

**Figure 20 :** localisation des entrepôts et plateformes logistiques de plus de 5000 m<sup>2</sup> en 2018  
Source : Bilan annuel des transports en 2019, p. 126

Avec 11 % du parc logistique national, la région Grand Est pèse d'un poids significativement supérieur à sa population dans le parc national d'EPL. Au sein de la Région, la Marne équilibre à l'Ouest l'importance des parcs des cinq départements orientaux de la Région (Bas et Haut Rhin, Moselle, Meurthe & Moselle et Vosges).

La construction d'immobilier logistique est dynamique depuis une dizaine d'années, bien que marquée par des cycles accentués. La crise sanitaire a même renforcé l'amplitude et la durée du dernier cycle, amorcé au tout début de 2020, le dernier pic des autorisations ayant été atteint en décembre 2019. La reprise des mises en chantier au tout début de 2022 (cf. figure 2 ci-dessous) reste cependant à confirmer. En effet, les analystes du marché, tout en notant le niveau élevé des autorisations obtenues au 2<sup>ème</sup> semestre 2021, notent l'importance des facteurs de risque : inflation et augmentation des taux, guerre en Ukraine, insistance sur les relocations industrielles, pertes de pouvoir d'achat en Europe...



**Figure 21 : taux d'évolution sur un an de la construction d'entrepôts (toutes surfaces) - France entière**  
Source : Statinfo - ministère de la transition écologique

Les différentes sources ne permettent pas de suivre la production d'entrepôts et de plateformes logistiques de plus de 5 000 m<sup>2</sup>, catégorie pour laquelle seules les données de stock sont disponibles.

### 1.2.2 L'emploi

D'après l'étude de mars 2017, l'entreposage représente environ 45 % de l'emploi (hors intérim) du secteur des transports de marchandise et de la logistique. Ces résultats exploitent les déclarations annuelles de données des entreprises (DADS)<sup>98</sup> pour évaluer l'emploi dans les métiers de l'entreposage et de la manutention. En effet, cette déclaration comprend un classement fin des emplois par professions, par établissement ; elle permet donc de repérer les emplois pour chaque entrepôt.

Au niveau national, au 31 décembre 2014, 163 000 emplois des métiers de l'entreposage et de la manutention étaient décomptés dans les EPL de plus de 5 000 m<sup>2</sup>, soit 2,1 emplois par mètre carré.

<sup>98</sup> Déclarations annuelles des entreprises reprenant les principales données relatives à chacun de leurs employés, désormais traitées mensuellement pour la plupart des employeurs à travers la déclaration sociale nominative.

## Les métiers de l'entreposage et de la manutention

Compte-tenu du poids très important du compte propre dans l'entreposage, mesurer l'emploi en prenant uniquement les salariés d'entreprises relevant du secteur de l'entreposage ne pourrait être que partielle. Pour remédier à cela, à partir des données issues des déclarations annuelles de données sociales (DADS), 11 professions ont été retenues comme relevant de l'entreposage et de la manutention. Parmi ces professions, certaines n'ont été comptabilisées que dans quelques secteurs d'activité (*méthodologie*). Cette étude ne prend en compte ni les emplois intérimaires, ni les emplois supports administratifs et techniques.

**Tableau 3 : effectifs salariés dans les métiers de l'entreposage et de la manutention**

PCS	Intitulé	Effectifs salariés au 31/12/2014, hors intérim	
		France entière	Entrepôts de plus de 5 000 m <sup>2</sup>
387B	Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	25 000	6 000
477A	Techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	37 000	9 000
487A	Responsables d'entrepôt, de magasinage	34 000	6 000
487B	Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	18 000	6 000
651A	Conducteurs d'engin lourd de levage	7 000	1 000
651B	Conducteurs d'engin lourd de manoeuvre	3 000	0
652A	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	104 000	36 000
652B	Dockers	7 000	0
653A	Magasiniers qualifiés	167 000	43 000
676A	Manutentionnaires non qualifiés	31 000	8 000
676C	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	169 000	47 000
Emplois de l'entreposage et la manutention		603 000	163 000

Source : estimation SOeS à partir des données DADS

**Figure 22 : les métiers de l'entreposage et de la manutention - décembre 2014**  
Source : Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015, p. 11

D'après l'étude, cette moyenne cache une grande diversité de situations, le nombre d'emplois variant de un à cinq entre entrepôts de tailles équivalentes. Ces écarts sont expliqués par de nombreux paramètres, parmi lesquels la nature des opérations logistiques réalisées (entreposage, préparation de commande, conditionnement, gestion des retours marchandises, etc.).

Ce ratio moyen de 2,1 emplois/m<sup>2</sup> ne prend en compte ni les emplois intérimaires (typiquement, 30 % de l'emploi permanent), ni les emplois supports (administration, comptabilité, etc.) qui peuvent être importants dans les grands entrepôts dans lesquels des opérations complexes sont réalisées. Il ne prend pas en compte non plus les emplois de conducteurs rattachés à l'établissement dans le cas où l'exploitant de l'entrepôt assure aussi des transports ou des livraisons. Ce ratio moyen peut ainsi être mis en rapport avec le taux de 30 emplois à l'hectare habituellement retenu pour le dimensionnement des services lors de la conception des zones logistiques, soit 6 emplois totaux pour 1000 m<sup>2</sup> d'entrepôts<sup>99</sup>. Pour la zone de Vatry, à partir des données d'emplois recueillies par le Conseil départemental, les emplois directs des entrepôts, hors intérim, sont assez élevés, avec 3,4 emplois/1 000 m<sup>2</sup> ; ce ratio inclut les emplois support.

<sup>99</sup> Un coefficient d'occupation des sols de 0,5 est habituel dans les zones logistiques en raison de la place nécessaire pour le stationnement des poids lourds.

	Emploi	Emploi/1000 m <sup>2</sup> d'entrepôts
<b>Total</b>	<b>1219</b>	<b>6,5</b>
Hors aéroport et services publics associés	1208	5,4
Total entrepôts (hors Mosolf et entreprises diverses)	892	4,7
Entrepôts hors intérim	635	3,4

Tableau 10 : estimation des ratios d'emploi dans les entrepôts à Vatry

## 2. Les acteurs

### 2.1 Les acteurs de la logistique terrestre

Les chaînes d'acteurs de la logistique terrestre sont désormais structurées par les entreprises de logistique, la plupart étant issues d'entreprises de transport routier qui ont progressivement élargi leurs offres. Suivant le mouvement général d'externalisation des services par les entreprises industrielles et de commerce, les prestations de transport entre sites d'une même entreprise ou entre un fournisseur et ses clients ont été enrichies de nombreuses prestations : gestion de stocks intermédiaires, éclatement et regroupement de flux, préparation et gestion des commandes. Sans que ces développements soient encore très généralisés, des logisticiens ont pris en charge des prestations allant jusqu'à la mise en place de pièces dans les silos de chaînes de production (automobile) ou la préparation finale des produits<sup>100</sup>.

#### Mosolf – un logisticien prestataire de la « livraison client »

Mosolf est une entreprise allemande spécialisée dans la livraison pour le secteur automobile. Elle offre essentiellement des prestations 4PL, voire 5PL en prenant en charge l'ensemble de la livraison de voitures allemandes aux clients français à partir des usines localisées en Allemagne et en Europe de l'Est. A partir de son centre de Vatry, elle livre les voitures aux concessionnaires dans toute la France, après vérification des carrosseries, nettoyage, mais aussi de prestations préliminaires à la livraison.

Mosolf étend ses activités au reconditionnement de voitures d'occasions : récupération dans le réseau, remise en condition incluant des prestations techniques simples (contrôle, nettoyage, fluides, changement des pneumatiques et autres pièces d'usure...). Les prestations de transport proprement dit sont confiées, pour l'essentiel, à un partenaire, le groupe Engelmann, qui met en œuvre une flotte diversifiée de camions et de wagons pour assurer le transport des voitures.

Dans cette logique d'intégration de services, les activités du logisticien sont centrées sur le réseau d'entrepôts qui sont au cœur de ces prestations. En effet, ces entrepôts, véritables usines des prestations logistiques, sont essentiels aux opérations de groupage et dégroupage (changement de modes de transports, optimisation des chargements, etc.), aux stockages intermédiaires, aux prestations à valeur ajoutée.

Si la plupart des logisticiens assurent en propre une partie de leurs services de transports, ils sous-traitent largement ces services, tout en imposant souvent que les véhicules et remorques portent leur logo. Extérieurs aux entreprises gestionnaires des entrepôts qui structurent l'espace des grandes zones logistiques, les chauffeurs de ces prestataires de transport « pur » ont besoin de lieux spécifiques : aires

<sup>100</sup> Il peut s'agir de contrôles spécifiques après transports, d'adaptations au pays du client dans le cas de livraisons à des particuliers (à commencer par le cordon d'alimentation électrique avec les prises qui vont bien), de reconditionnement pour des opérations de promotions pour des entreprises de grande distribution, etc.

de repos sécurisées, stations-services, restauration... Si les sociétés d'autoroute ont développé des prestations pour ce faire, la mise à profit des temps d'attente sur les sites logistiques appelle la disponibilité de l'ensemble de ses services dans les aires logistiques les plus importantes.

## 2.2 Les acteurs de l'immobilier logistique

Les grands entrepôts et plateformes logistiques (supérieurs à 5 000 m<sup>2</sup>) sont désormais une classe d'actifs immobiliers bien repérés par les investisseurs nationaux et internationaux (cf. encadré ci-contre). Cet intérêt relativement récent (une quinzaine d'années) modifie les relations entre les acteurs sur les grands sites logistiques. En effet, les intérêts des investisseurs et ceux des utilisateurs ne convergent plus nécessairement. La disjonction entre le propriétaire et l'entreprise qui occupe, gère et emploie, impose la mise en place de modalités adaptées de dialogue de coopération avec les deux parties. L'internationalisation du marché a deux autres conséquences :

- l'uniformisation des caractéristiques des biens construits, ce qui facilite leur cotation sur un marché de biens relativement « équivalents » ; cette normalisation est aussi demandée par les grands utilisateurs, qui peuvent déployer sur l'ensemble de leurs sites des méthodes de gestion et des équipements analogues ;
- une dé-corrélation entre les valeurs de marché et les valeurs d'usage, cette dernière étant celle que les utilisateurs sont prêts à payer pour utiliser effectivement les lieux ; il peut en résulter des vacances structurelles, notamment lors des phases de retournement de marché.

### L'entrepôt logistique nouvel actif phare pour les investisseurs

« L'entrepôt logistique est un type de bien immobilier qui séduit de plus en plus les investisseurs engagés dans une stratégie de diversification de leurs portefeuilles. En 2021, l'immobilier logistique est devenu la seconde classe d'actifs après les bureaux, attirant respectivement 6,7 milliards d'€ d'investissement pour CBRE (qui traite du marché industriel et logistique) et 5 milliards d'€ (+45 %) pour ALL. Même si les deux conseils anticipent la poursuite de la compression du taux prime (entre 3 % et 3,30 % selon ALL) pour 2022, ils constatent que l'intérêt des investisseurs (essentiellement étrangers) pour les actifs logistiques ne devrait pas faiblir. »

In *Perspective immobilier entreprise*, 28 avril 2022

<https://www.perspectives-immobilier-entreprise.com/dossiers-immobilier-d-entreprise/les-entrepots-logistiques-en-france-faits-marquants-du-marche-immobilier-2021-et-perspectives-2022>

Dans ce contexte, il est possible d'identifier les principaux acteurs suivants. Il est bien entendu que certaines entreprises peuvent assumer plusieurs rôles, par exemple en conservant la propriété de leurs immeubles. Cependant, au moins pour les grandes entreprises, il est alors fréquent que l'immobilier soit logé dans une filiale dédiée (une foncière) ce qui facilite les arbitrages de portefeuille, allège les hauts de bilan des sociétés d'exploitation, améliore leurs capacités d'adaptation à leurs marchés, voire permet des optimisations fiscales plus offensives.

### Investisseur / propriétaire

Par le biais de montages financiers optimisés, l'investisseur place ses capitaux dans des sociétés immobilières propriétaires des immeubles. Le secteur des entrepôts offre actuellement, en France, des rentabilités élevées. Si la société propriétaire de l'immeuble est connue, car elle paie les taxes foncières, elle n'est souvent qu'une coquille de portage des différents biens. Les investisseurs, bénéficiaires effectifs et décideurs pour toute opération significative portant sur le parc (remise à niveau, restructuration, etc.) peuvent être assez éloignés du terrain et difficiles à sensibiliser pour accompagner des stratégies locales de valorisation du site (densification, mise en place de *smartgrid*, etc.).

## Commercialisateur

Sur des marchés immobiliers « normalisés » à l'échelle internationale, les commercialisateurs « placent » les biens proposés à la vente et/ou à la location, en neuf ou en seconde main ; ils interviennent aussi pour la cession de portefeuilles d'immeubles entre investisseurs, portefeuilles qui peuvent regrouper des biens dans de nombreux pays. Ces mouvements purement financiers représentent une part significative du marché.

## Promoteur

Comme dans tous les marchés immobiliers, c'est l'acteur central des opérations de construction ou de remise en marché après rénovation complète. Sauf dans le cas de mission pour le compte d'un investisseur qui l'a mandaté, c'est le promoteur qui a l'initiative : identifier le foncier, concevoir le projet et obtenir toutes les autorisations et réaliser les travaux. À moins qu'il ne porte lui-même l'investissement « en blanc », le promoteur n'engage la phase travaux qu'une fois le projet cédé à un investisseur.

## Gestionnaire (*Asset manager*)

Cette fonction est encore peu individualisée car les entrepôts loués par parties à des utilisateurs différents ne sont pas encore très fréquents. Cependant, l'optimisation permanente des surfaces par les utilisateurs, alors que les très grands entrepôts « XXL » se multiplient, laisse une place importante à cette évolution, comme cela est le cas depuis quelques années pour les grands immeubles de bureaux.

Le gestionnaire assure la gestion technique et commerciale (encaissement des loyers, charges...), ainsi que la maintenance des immeubles et des équipements techniques communs (chauffage, climatisation, protection contre l'incendie, groupes de secours, etc.) pour le compte des propriétaires.

## Utilisateur

L'utilisateur est l'entreprise logistique ou de transport qui utilise les locaux pour son activité. Dans toute la chaîne, c'est la seule qui a réellement une implantation locale, des attentes vis-à-vis des services publics et une réelle incidence sur l'emploi et l'activité économique du territoire. Elle est ou devrait être la principale interlocutrice des collectivités locales.

Pour les utilisateurs, le choix d'être propriétaires de leurs implantations est souvent dicté par des impératifs techniques, c'est-à-dire des spécifications fortes pour l'implantation. C'est par exemple le cas de Mosolf, qui a besoin de grandes surfaces de stationnement, desservies par le fer et dont la couverture par des centrales solaires fige l'affectation pour la durée d'amortissement de ces équipements (une vingtaine d'années). Par contre, sur le site de Vatry, la plupart des autres utilisateurs sont locataires (Ceva, entrepôt Scapest, etc.). C'est aussi la stratégie de FTL Express, qui fait réaliser l'entrepôt dont il a besoin par un investisseur.

Si les prix de foncier attractifs proposés par le Département ( $16 \text{ €/m}^2$ )<sup>101</sup> permettent d'attirer et d'appuyer le développement d'un utilisateur comme Mosolf, dont les besoins en surface sont très importants, cette stratégie peut avoir des effets pervers dans des montages plus classiques. En effet, si l'opération est financée par un investisseur, le bonus de prix a de grandes chances d'être partagé entre le promoteur et l'investisseur, les loyers des locaux mis en location étant alignés sur ceux du marché local.

De son côté, CEVA Logistics gère l'entrepôt « Europe » pour plusieurs lignes de médicaments du laboratoire pharmaceutique GSK.

---

<sup>101</sup> Dossier déposé par le département de la Marne, le 30 mars 2021, pour l'obtention du label « site industriel clé en main ».

### 3. Positionnement de l'agglomération de Châlons-en-Champagne

#### 3.1 Trois aires logistiques très importantes

Aux confins de l'Île-de-France, le secteur de la logistique dans la Marne est bien développé avec six aires logistiques denses sur 43 aires recensées dans le Grand Est. Ces six aires regroupaient déjà, en 2015, plus d'un million de mètres carrés d'entrepôts et de plateformes logistiques (cf. tableau 11), soit 14 % de l'offre de la grande Région. Cette offre est concentrée autour de Reims (avec une forte présence des entrepôts de la grande distribution) et Châlons-en-Champagne (avec un positionnement plus diversifié). Les publications statistiques du ministère de la transition écologique ne donnent pas de données sur l'emploi pour les aires logistiques comportant moins de 10 EPL, pour des raisons de secret statistique.

Avec près de 50 % du total départemental sur trois aires, Châlons Agglo est le principal pôle marnais pour ces activités. Ces trois aires sont bien repérées à l'échelle régionale, en 6<sup>ème</sup> position (Saint Martin le Pré, Recy, Châlons-en-Champagne), 13<sup>ème</sup> (Bussy-Lettrée, c'est-à-dire Vatry) et 25<sup>ème</sup> (La Veuve). Avec le départ de Scapest (centrale d'achat du groupe Leclerc), le site de Vatry est désormais spécialisé sur le secteur des transports et de l'entreposage. C'est un positionnement assez spécifique.

N° de l'aire logistique*	communes	Nb d'EPL de plus de 5 000 m <sup>2</sup>	Surface d'entreposage en m <sup>2</sup>	Répartition des entrepôts selon l'activité principale de l'entreprise exploitante (en %)			
				Transport et entreposage	Commerce	Industrie manuf.	Autres
1	Reims, Saint-Brice-Courcelles, Tinquieux, Saint Léonard	10-19	380 000	32	53	11	5
6	Saint Martin le Pré, Recy, Châlons-en-Champagne	10-19	216 000	33	22	44	0
8	Reims, Bétheny	3-9	137 000	71	0	29	0
13	Bussy-Lettrée	3-9	188 000	83	0	17	0
25	La Veuve	3-9	61 000	50	50	0	0
32	Epernay, Magenta	3-9	38 000	0	33	67	0
<b>Marne</b>			<b>1 007 000</b>	<b>44</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>1</b>

Tableau 11 : Aires logistiques de l'agglomération de Châlons-en-Champagne  
Source : Datalab 14,

Les niveaux récents de commercialisation des trois zones logistiques de l'agglomération de Châlons-en-Champagne sont élevés, les acteurs faisant état d'une pénurie de foncier pour répondre aux demandes adressées. Cependant, une partie significative de ces opérations n'est pas mise en service, voire pas engagée sur le terrain. La reprise des réservations à partir de 2021 et les délais de montage et d'instruction administrative des projets peuvent suffire à justifier cette situation. Cependant, une croissance forte du parc, alors que les offres en seconde main sont significatives, méritera une observation attentive.

Des projets d'extension sont initiés sur les trois sites de l'agglomération par leurs maîtres d'ouvrage respectifs :

- La CCI de la Marne engage une deuxième extension de 57 hectares de la zone de la Veuve, portant l'ensemble à 127 hectares. Le projet est de réserver cette extension à des entreprises ayant besoin de grandes surfaces, essentiellement dans le secteur logistique ; 11 lots seulement sont prévus. Les études ont été engagées en 2021, ainsi que les concertations légales. La CCI n'est pas propriétaire et doit acquérir les terrains.
- Châlons Agglo vient d'engager les acquisitions foncières pour l'extension du site de Recy & Saint-Martin-sur-le-Pré.
- Le département de la Marne a engagé les études de la troisième ZAC du site de Vatry, sur 360 ha (250 à 270 ha cessibles). Le Département a arrêté le choix du scénario d'aménagement lors de sa session du 20 mai 2022. Il est propriétaire des terrains et les discussions pour en assurer la libération sont engagées. Il vise les premières livraisons en 2027.

Avec ces trois projets d'extension, ce sont plus de 300 hectares cessibles qui seront mis sur le marché d'ici la fin de la décennie, permettant *a minima* de doubler la capacité d'entrepôts du département de la Marne.

### 3.2 Des tensions structurelles sur l'emploi logistique

Le portrait logistique de l'agglomération diffusé en mai 2022<sup>102</sup> par l'agence d'urbanisme et de développement de l'agglomération et du pays de Châlons-en-Champagne (AUD.C) souligne l'importance du secteur logistique au sens large dans l'économie de l'agglomération. Au 31 décembre 2020, trois secteurs emploient environ 3 500 personnes, soit 9 % de l'emploi total de l'agglomération<sup>103</sup> : logistique terrestre, conditionnement et entreposage, services postaux et déménagement, chacun pour un tiers du total. Ces emplois sont concentrés sur les aires de la Veuve, de Recy et Saint-Martin-le-Pré, la ville centre et le site de Bussy-Lettrée (Vatry). Ce dernier représente alors 17 % de ces emplois. Ce nombre de 600 emplois salariés recoupe les évaluations issues de l'enquête du département réalisée début 2022 (635 à périmètre comparable).

Comme le souligne le portrait logistique, ce poids des métiers du transport et de la logistique dans l'Agglomération est atypique, l'Agglomération étant le 1<sup>er</sup> EPCI du Grand Est de sa catégorie (50 à 100 000 habitants) par le nombre d'entreprises et le nombre d'emplois salariés dans ces secteurs. Cette situation imprègne le marché de l'emploi, avec un nombre important de personnes qui indiquent souhaiter vouloir travailler dans ces métiers du transport et de la logistique (1 535 personnes pour 8 200 chômeurs, soit 18 %), le deuxième secteur demandé.

Sur ces 1 500 emplois souhaités, 1 200 correspondent à des métiers exercés dans les entrepôts<sup>104</sup>. Comme indiqué ci-avant, en appliquant une moyenne de trois emplois par 1000 m<sup>2</sup> d'entrepôt, cette demande correspond à ce que pourraient offrir 400 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, soit 80 ha de zone d'activité logistique. C'est évidemment un grand maximum, car l'industrie et le commerce offrent aussi des emplois dans ces métiers.

Les surfaces commercialisables dans les trois zones en développement sur l'agglomération dépassent largement cette surface, alors que le taux de chômage a baissé significativement en revenant à 6,7 % en décembre 2021. La tension sur les recrutements, d'ores et déjà constatée par les employeurs du secteur, mérite une attention soutenue. La taille du bassin d'emploi devrait être interrogée dans sa capacité à alimenter les projets envisagés sans relance d'une politique forte d'invitation et d'accueil de populations nouvelles. La mobilisation de personnes venant des bassins de Reims, Troyes et Vitry-le-

---

<sup>102</sup> Éléments statistiques – secteur logistique – Châlons Agglo, AUD.C, mai 2022, 6 p.

<sup>103</sup> Hors intérim – 30 % des emplois dans les entrepôts de Vatry sont des emplois en intérim, mais certains secteurs, comme La Poste, mobilisent moins d'intérimaires.

<sup>104</sup> Magasinage, préparation de commande, manutention de charges, tri et emballage.

François doit bien sûr aussi être envisagée, sous réserve d'apporter des réponses acceptables à la question des déplacements, elle aussi déjà identifiée comme critique.

Consciente de cette situation, la communauté d'agglomération Châlons Agglo prend des initiatives. Les salons des métiers organisés dans les communes d'implantation des principales zones logistiques, visent à promouvoir la filière par des contacts directs entre chercheurs d'emplois et recruteurs.

### 3.3 Un positionnement prix compétitif

Au niveau des prix, la Marne et l'agglomération de Châlons-en-Champagne offrent un différentiel significatif avec l'Île-de-France. Pour de grandes surfaces d'entrepôts, les loyers affichés y sont de l'ordre de 40 €/m<sup>2</sup>/an, hors taxe et hors charge (offres entre 40 et 44 €/m<sup>2</sup>). Les loyers en Seine et Marne (Sénart, Marne-la-Vallée, axe de la RN4) sont 50 % plus élevés, avec de très rares surfaces proposées juste en dessous de 60 €/m<sup>2</sup>.

## 4. Enjeux pour Vatry

### 4.1 Stratégie commerciale et articulation avec l'aéroport

#### 4.1.1 Etat des lieux

Depuis l'origine, la commercialisation des ZAC logistiques est assurée directement par le département, sans intervention de commercialisateurs ou autres intermédiaires. Cette posture a peut-être contribué à l'absence d'activité entre la première séquence de commercialisation de la ZAC n° 1 et la reprise récente des affaires. Les annonces d'implantation ont relancé l'intérêt pour le site à un moment où les opérateurs immobiliers cherchent à sécuriser du foncier en raison de la politique nationale de sobriété foncière (cf. § 4.3 ci-dessous). De ce fait, le remplissage des ZAC n° 1 et 2 est désormais bien engagé.

ZAC	Surface des lots (en ha)
<b>ZAC 1</b>	<b>137</b>
Réalisé	52,2
Terrain cédé, permis en cours	6,6
Sous compromis	3,2
En négociation	1
<b>solde</b>	<b>74,0</b>
<b>ZAC 2</b>	<b>106</b>
Réalisé	48,8
Sous compromis	<b>12,8</b>
En négociation	41,9
<b>solde</b>	<b>2,5</b>

*Tableau 12 : occupation des terrains du pôle logistique  
Source : département, retraité par la mission*

Le département n'a pas établi de stratégie détaillée de commercialisation couvrant l'ensemble du site, et visant à constituer un écosystème économique tirant le meilleur parti des spécificités des différents terrains. Une telle stratégie aurait pu avoir pour objectif de rechercher et optimiser les synergies entre

entreprises installées : complémentarité des services offerts, complétude des chaînes de valeur, voire constitution d'un écosystème industriel. Cependant, le zonage de la ZAC n° 1 comprend une zone ZA qui couvre les terrains « bord de piste », terrains réservés à des activités en lien avec les activités aériennes et qui doivent être à proximité immédiate des avions. Il s'avère aussi que pour la ZAC n° 2, plusieurs clients et réservataires de foncier sont intéressés et susceptibles d'utiliser la desserte ferroviaire (importateur de voiture, négociant en produits sidérurgiques, usine de production de bétons légers). Ce n'a pas été le cas pour la ZAC n°1, dont une bonne partie des terrains est pourtant embranchée.

Quatre bâtiments appartenant à l'aéroport sont réalisés sur le domaine aéroportuaire, en bord de piste : l'aérogare passagers, les terminaux cargo n° 1 (frigorifique) et n°2, ainsi que les locaux d'exploitation, incluant la tour de contrôle. Un petit bâtiment de maintenance aéronautique a aussi été réalisé au milieu de la plateforme Ouest. Enfin, une aire de stationnement pour les voyageurs vient au contact des aires aéronautiques, à côté de l'aérogare, constituant de fait une réserve à long terme.

#### Le projet de FTL Express

Un terrain en zone ZA, mitoyen du terminal cargo n° 2, est sous compromis de vente avec un promoteur, ADM, qui prévoit de réaliser un entrepôt au profit de la société FTL Express. Ce projet est cohérent avec la stratégie de ce transitaire qui entend développer à Vatry sa base d'arrivée de fret e-commerce venant de Chine. Cependant, les modalités contractuelles de ce projet méritent examen.

Deux conventions ont été passées par FTL Express. La première est une convention avec l'EPGAV portant sur un partenariat de développement des opérations d'importation et d'exportation de e-commerce et *General Cargo* à Vatry, convention dont l'échéance est la fin 2022. La seconde est un compromis de vente passé entre le Département et ADM, comportant les clauses suspensives habituelles (obtention des autorisations, etc.). Ces deux conventions ne sont pas liées. Si on peut penser que le succès de FTL en matière de développement de trafic consolidera son engagement en matière immobilière, on peut craindre qu'en cas d'échec, le promoteur ADM poursuive le projet immobilier au profit d'un autre client, éventuellement sans lien avec l'aéroport. Un accord tripartite, réservant l'usage de l'entrepôt n° 3 à des clients ayant besoin d'une installation en bord de piste, paraît indispensable pour préserver à long terme les capacités immobilières de l'aéroport.

#### Le projet de ASI Aviation

ASI Aviation est spécialisée dans l'aménagement d'avions légers pour des missions spécifiques et la maintenance de ce type d'avions. C'est une société rémoise, propriété d'une filiale américaine d'un groupe chinois.

À l'étroit sur son site historique de l'aéroport de Prunay, ASI Aviation a créé un nouvel établissement à Vatry. Le bâtiment, réalisé par le Département sur le domaine aéroportuaire (au centre de la marguerite Nord-Est), a été remis pour gestion à l'aéroport qui le loue à la société. Ce montage est classique. Par contre, la localisation de cette petite activité au milieu de l'une des deux grandes emprises disponibles pour le développement d'activités cargo génère une fragmentation de l'espace qui ne paraît pas judicieuse au regard de l'importance des emprises nécessaires pour l'installation d'un intégrateur ou d'une zone cargo moderne avec ses équipements industriels de manutention et ses espaces de stationnement.

### **4.1.2 Réserves foncières pour la zone cargo**

Le souci de préserver du foncier pour les activités directement liées à l'aérien a été constant depuis le lancement du projet. Ainsi de grandes emprises avaient été réservées à ces activités, avec plusieurs modalités différentes : terrains du domaine aéroportuaire et terrains inclus dans le secteur ZA de la

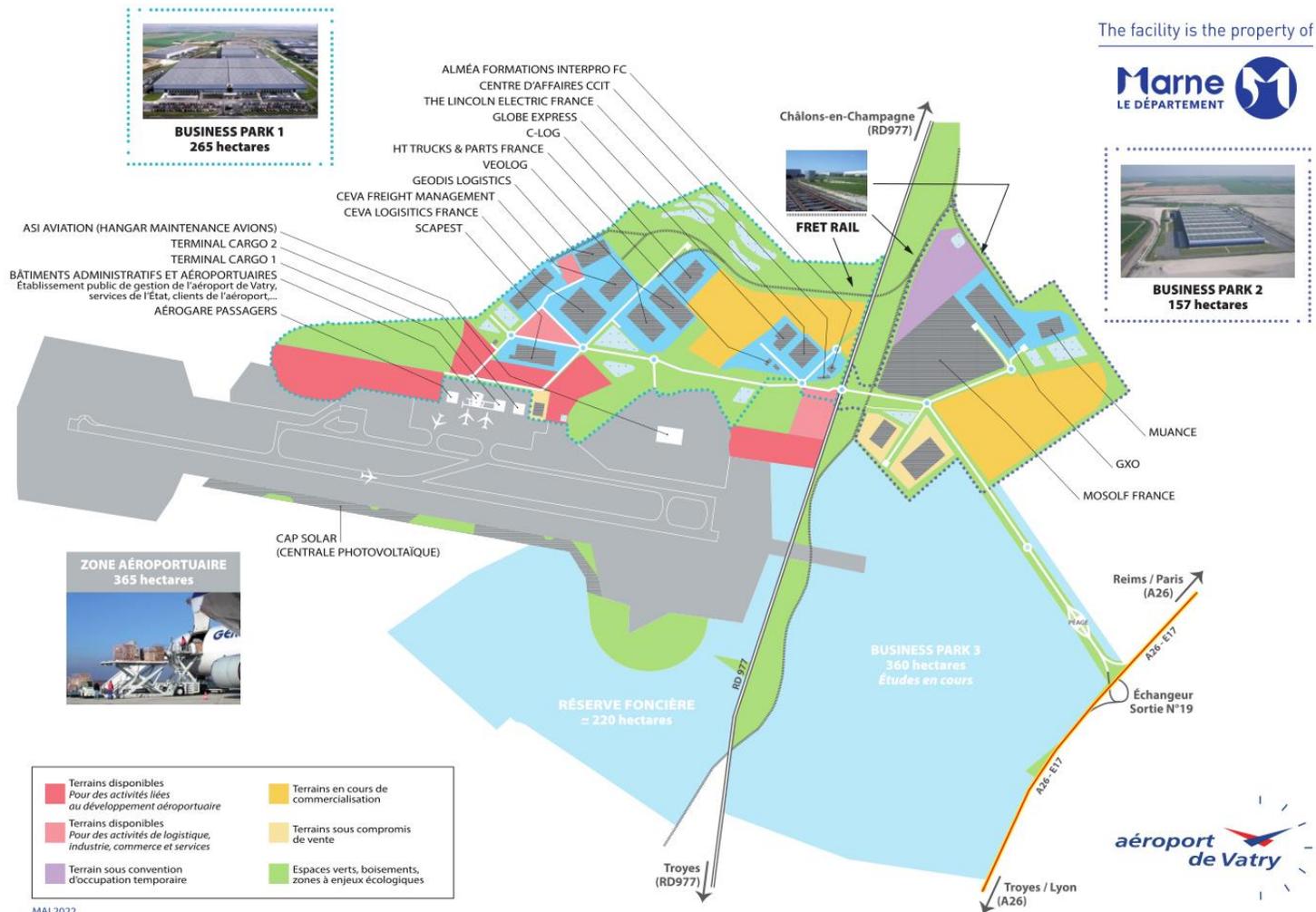
ZAC n° 1<sup>105</sup>. Le projet de plan global de développement économique et écologique redéfinit ces zones « de développement aéroportuaire », en réduisant les secteurs ayant une grande valeur écologique, mais en affichant que certains terrains non cédés, certes un peu plus éloignés de la plateforme, doivent être réservés à ce secteur (cf. figure 24). Ces fonciers réservés constituent un atout indéniable pour le développement des activités de fret.

---

<sup>105</sup> Ce secteur ZA correspond au secteur de règlement UVa du plan local d'urbanisme des sols de Bussy-Lettrée.



**Figure 23 - emprises possibles pour les zones cargo**  
**Sources : Département 51, exploitation mission**



**Figure 24 - projet de schéma de développement économique et d'implantation écologique**  
Source : Département de la Marne

En effet, pour assurer les services de préparation du fret aérien et de gestion de l'interface avec la partie terrestre, de nombreux professionnels de la chaîne logistique déploieront leurs activités sur le site : manutention, commissionnaires de transport, terminal de ligne fret terrestre, etc.

Les terminaux de fret en bord de piste accueillent les activités de préparation des palettes avion au départ, et à l'arrivée, leur dégroupage et la constitution des lots par destinataires. Comme à Luxembourg, ils peuvent être inclus dans un deuxième cordon sous contrôle d'accès, ce qui permet de sécuriser l'ensemble des aires de manœuvre de la zone cargo<sup>106</sup>.

S'il est efficace de préparer les lots par camion dans les aérogares de fret, ces activités sont faciles à déporter dans des locaux des commissionnaires de transport, en arrière du bord de piste. En effet, seules les activités de préparation des chargements des avions doivent absolument être localisées à l'intérieur de la zone sécurisée. Les entrepôts et installations des entreprises de transports terrestres n'ont pas leur place en bord de piste, ainsi que les bureaux et autres locaux des prestataires accueillant du personnel qui n'intervient pas dans la zone sécurisée de l'aéroport.

Selon ce schéma, il reste des disponibilités importantes dans le secteur ZA de la ZAC n°1, avec notamment les terrains d'assiette de deux « marguerites » de l'ancienne base aérienne (cf. figure 23) :

- secteur 1, à l'Ouest, dans le secteur ZA de la ZAC n° 1, un terrain de 23 hectares environ, en revenant jusqu'au droit de l'aérogare, pouvant être desservi par des aires de stationnement réalisables sur le domaine aéroportuaire proprement dit ;
- secteur 2, à l'Est et dans le domaine aéroportuaire, l'assiette de la marguerite Nord-Est, d'une superficie de 43 hectares, facile à desservir par des aires de stationnement à réaliser à l'intérieur de cette emprise ;
- secteur 3, au-delà de la marguerite Nord-Est, un terrain de 9 hectares environ (rectangle rouge sur la figure 23) ; ces terrains sont en réserve foncière et leur accessibilité depuis les stationnements des avions reste à vérifier ; l'affectation à des activités arrière de la zone cargo est plus probable, sous réserve que les problèmes d'accès direct au secteur 2 puissent être résolus ;
- un secteur 4 de 27 hectares environ, au Sud de la piste, pourrait aussi être exploité en bord de piste, sous réserve de pouvoir en assurer l'accès pour les poids lourds de manière sécurisée ; c'est un point à examiner dans le cadre de l'étude de schéma directeur aéroportuaire.

Au Nord des aérogares, les terrains partiellement occupés par des parcs de stationnement voyageur, entre les aérogares et l'entrepôt « SCAPEST »<sup>107</sup>, sont exclus du secteur ZA. Cependant, dans le cadre d'un arbitrage au profit du trafic fret, le département pourrait réaffecter cette emprise de 4 hectares environ à des activités de deuxième ligne au service du fret.

66 hectares environ sont donc d'ores et déjà disponibles, hors aires de stationnement et circulation, pour des installations « bord de piste ». 27 hectares en bord de piste au Sud doivent pouvoir être exploités, sous réserve de vérification de l'accessibilité. Enfin, 13 hectares pourraient venir compléter le dispositif pour des activités de deuxième ligne, dans le cadre de la mobilisation de la réserve foncière.

Ces disponibilités sont significatives. Pour mémoire, la zone cargo de l'aéroport de Luxembourg a une surface totale de 42 hectares. Elle a permis de traiter 1,25 millions de tonnes en 2021, tirant parti des simplifications rendues possibles par la part très majoritaire de CargoLux dans le trafic. En effet, cette structure du trafic permet de simplifier l'organisation des flux et de maximiser l'efficacité des terminaux cargo.

---

<sup>106</sup> L'accès à la zone cargo de Luxembourg est plus sévèrement contrôlé (contrôle d'identité et badge) que celui imposé à l'accès aux zones cargo de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (contrôle que le visiteur ou le camion est bien « attendu »).

<sup>107</sup> Cet entrepôt de SCAPEST vient d'être revendu. Bien qu'il soit dans le secteur ZA de la ZAC, l'activité de SCAPEST (centrale d'achat de Leclerc) n'avait aucun lien avec la piste.

S'il n'est pas indispensable de lancer dans l'immédiat des études de détail de ces zones d'extension des zones cargo, il est probablement nécessaire de réaliser rapidement un schéma directeur aéroportuaire. En effet, un tel schéma permettra de poursuivre pendant un temps les opérations au coup par coup (telle que l'implantation de l'entrepôt ADM – FTL Express et de l'atelier de ASI), sans prendre le risque d'obérer la mise en place d'une organisation rationnelle à long terme. Un tel plan permettra aussi de travailler l'articulation entre les entrepôts de faible profondeur utiles pendant les premières phases de développement et les solutions plus industrielles qui prendront le relais. Il s'agit aussi de dimensionner et positionner les espaces servant en bord de piste, d'une part, au stationnement de poids lourds et remorques, d'autre part, ainsi que les questions de gestion de la sécurité sur une zone cargo multi-sites (en raison de la position centrale de l'aérogare voyageur et de la tour).

Ce travail serait cohérent avec la démarche engagée d'élaboration du plan de développement global et d'implantation écologique (cf. annexe 1, § 4.5.2).

### 4.1.3 Implantation d'activités de services aux professionnels du fret aérien

Le développement du trafic de fret induira (et peut être, pour partie, sera conditionné par) le renforcement des services de pré et post acheminement, ainsi que les services de fret aérien camionné.

En raison de son éloignement d'un centre urbain majeur, il est nécessaire d'offrir, en arrière des zones cargo, des espaces pour l'installation des entreprises qui travaillent avec l'aéroport mais dont la « base locale » n'a pas vocation à être installée dans la zone cargo sécurisée. Il s'agit d'activités variées : agences et bases nécessaires aux entreprises de transport assurant des services réguliers (camionnage, entrepôts de groupage, etc.), prestataires de service à la zone aéroportuaire (nettoyage, maintenance...), locaux de traitement des frets « post dédouanement », base de repos pour les animaux, etc.

Cette localisation dans la zone d'activité permet d'échapper aux prescriptions spécifiques imposées aux locaux ayant accès direct aux pistes, notamment en termes de contrôles de sécurité. *A contrario*, ce secteur arrière doit permettre de bénéficier de meilleures conditions économiques.

Cette zone de services, en arrière de la zone aéroportuaire proprement dite, est un facteur essentiel d'attractivité pour l'écosystème du fret aérien. À ce jour, aucune disposition n'a été prise pour définir cette zone et en assurer, à terme, une gestion permettant d'en réserver l'usage aux entreprises de l'écosystème du fret aérien. Certes, les synergies avec les services offerts sur l'ensemble de la zone logistique permettent de ne pas imposer que les services directs aux entreprises de transport soient localisés à proximité immédiate de la zone aéroportuaire (centre routier, station-service, maintenance de premier niveau, etc.). Cependant, les entreprises plus spécialisées dans le service du fret aérien souhaiteront pouvoir s'installer aux abords immédiats. Pour assurer la pérennité de la zone cargo, des modalités de mise à disposition conditionnelle des terrains doivent être mises en place. Les solutions sont connues : baux, investissement direct de l'aéroport dans les entrepôts et locaux spécifiques aux différentes fonctions, etc. Ces revenus fonciers constituent une part significative des revenus des grandes plateformes de fret.

## 4.2 Services aux entreprises et aux salariés

### 4.2.1 Déplacements des salariés

L'aéroport de Vatry et sa zone logistique sont localisés au cœur d'un territoire de très faible densité, celui de l'ancienne commune de l'Euport (2 000 habitants environ, 7,4 habitants/km<sup>2</sup>) qui a fusionné au 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour former la nouvelle communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne. De ce fait, les 1 200 employés du site proviennent pour l'essentiel des pôles urbains les plus proches (cf. tableau 13). Les distances sont significatives et les seules alternatives réelles au déplacement individuel en voiture sont les solutions de covoiturage et les navettes de transport en commun.

Le site n'est desservi par aucune ligne régulière de transport en commun.

**Tableau 13 : population et distances des principales villes du bassin de recrutement**  
Source : mission

Différentes démarches ont été mises en place depuis la création de la plateforme :

- Un système de navettes à partir de Châlons-en-Champagne a fonctionné pendant plusieurs années, le matin et en fin de journée. Cependant, les heures de service, calées sur les horaires habituels d'embauche des activités urbaines, n'a pas trouvé son public. Faute de rentabilité, ce service de navette a été arrêté après une dizaine d'années de service.
- Un service de covoiturage est déployé par le Syndicat des transports de l'agglomération, le SITAC. Il n'a pour l'instant pas rencontré un grand succès.
- Châlons Agglo achève une étude de faisabilité pour relancer une offre de navettes pour desservir la zone de Vatry. Les concertations avec les entreprises sont en cours d'engagement sur les horaires, les points d'arrêt et autres spécificités de l'offre. L'agglomération n'envisage pas, à ce stade, de rechercher une participation financière des employeurs à la mise en place du service.

	Distance en km	Population de la ville centre
Châlons-en-Champagne	25	44 379
Vitry-le-François	37	11 376
Épernay	54	22 433
Troyes	58	61 957
Reims	69	181 194

Sur le site lui-même, l'absence de trottoirs et autres pistes permettant la circulation sécurisée des cycles constitue un frein au développement de solutions collectives. En effet, avec des déposes extérieures aux enceintes des différents entrepôts, l'attractivité des modes collectifs dépend aussi de la qualité des trajets terminaux, aujourd'hui difficiles le long de voiries uniquement conçues pour les camions.

Alors que la question de la desserte est reconnue par tous les acteurs comme cruciale, notamment du fait des distances longues et des salaires pour la plupart modestes dans le secteur logistique, aucune démarche structurée de type « plan de déplacement inter-entreprises » n'a été engagée à ce jour sur l'ensemble du site. Ce serait pourtant le moyen d'objectiver les débats, y compris sur les responsabilités des différentes parties et sur le financement des actions envisagées.

#### 4.2.2 Pôle de vie

Lors de l'engagement du projet, la Chambre de Commerce de Châlons-en-Champagne a réalisé un centre d'affaires, comportant une offre de restauration. Ce bâtiment est à l'entrée de la ZAC n° 1. Le restaurant a été assez rapidement fermé. Les locaux du centre d'affaires sont partiellement utilisés pour des activités de formation continue.

Aucune autre réflexion pour la réalisation d'un pôle de vie sur le site n'a été menée depuis la création de la zone. Un service de restauration à emporter est en activité dans l'aérogare, la restauration sur place n'étant ouverte qu'aux horaires programmés des vols passagers.

Avec 1 200 personnes sur le site, nombre qui devrait rapidement augmenter avec les nouvelles implantations annoncées, et sans compter le flux des camionneurs induit par ces activités, cette absence totale de services ne contribue pas à l'attractivité de la zone. En effet, comme dans les villes, les employés souhaitent pouvoir faire une partie de leurs courses pendant les pauses ou en quittant leur travail. Avec des horaires atypiques et des temps de trajet non négligeables, il s'agit de pallier l'impossibilité de trouver ces services en arrivant à proximité de son lieu de résidence, au-delà des heures d'ouvertures habituelles. Sans que cette liste puisse être considérée comme une liste à prendre *ne varietur*, les demandes les plus fréquentes portent sur des services du quotidien : restauration rapide, retrait bancaire,

tabac et presse, coiffeur, petite supérette, pharmacie... Le pôle de vie serait évidemment renforcé par la présence d'un hôtel, par ailleurs nécessaire à proximité de la zone.

La cohérence et l'attractivité dans la durée d'un pôle de vie et de service nécessite une programmation fine et la mise en place d'une instance de gestion, capable de travailler sur les complémentarités entre les entreprises concernées, l'image et la promotion du pôle, la continuité des services essentiels, etc. La programmation du site doit aussi aborder le sujet de l'insertion dans le tissu économique du territoire proche. En effet, dans ce secteur de très faible densité, le niveau de service de proximité aux habitants n'est pas élevé. Les complémentarités entre les besoins du bassin de vie et ceux du pôle d'activité peuvent rendre possible l'installation de certains services<sup>108</sup>.

---

<sup>108</sup> Pour ne prendre qu'un exemple couramment rencontré, on peut citer le distributeur automatique de billets (DAB).

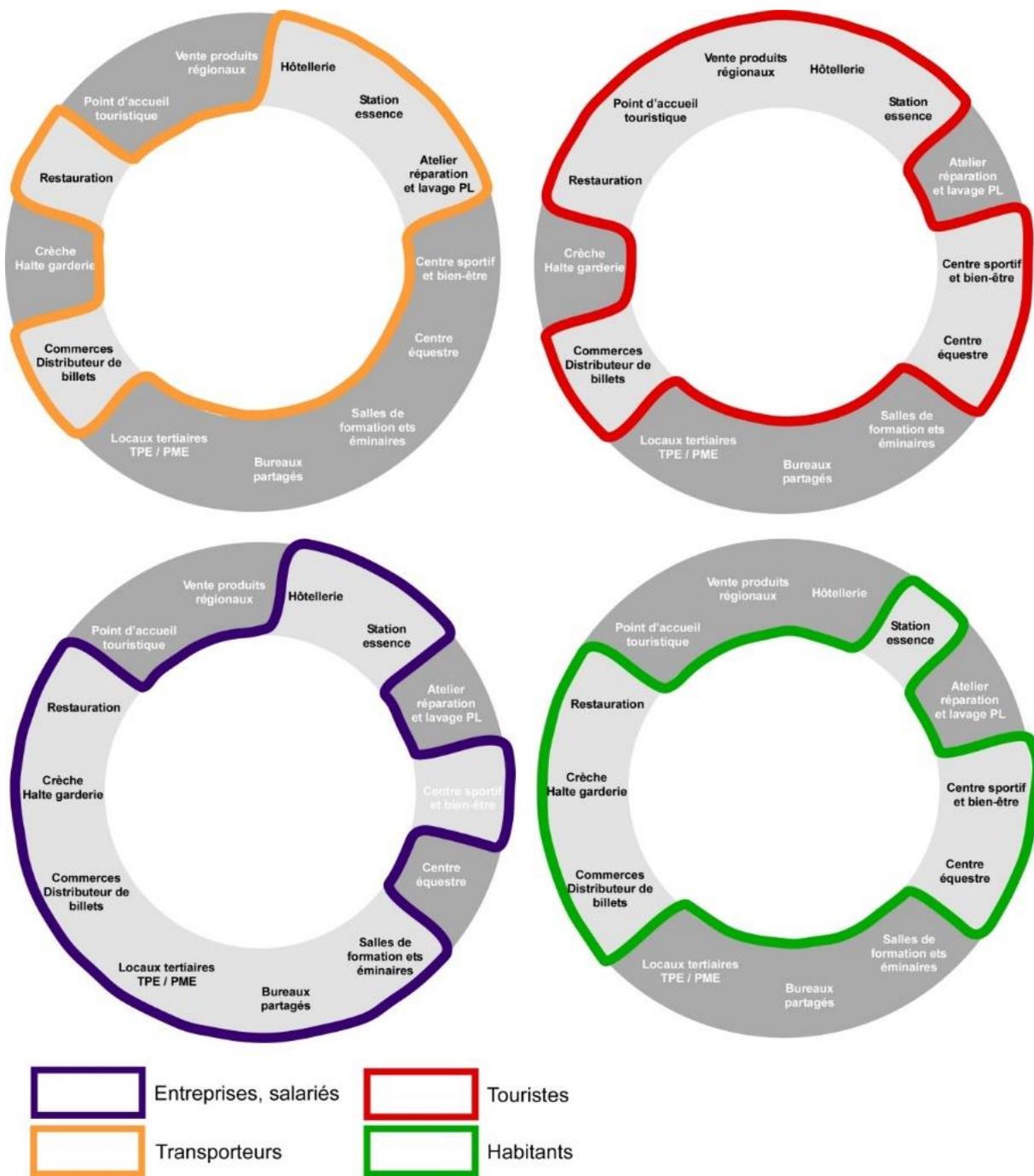


Figure 25 - programmation d'un pôle de vie dans une zone industrielle - exemple de recherche de complémentarité des services.  
Source : Filigrane Programmation

### 4.2.3 Services aux transporteurs

Lors de l'engagement de la ZAC n° 1, quelques services de base pour les transporteurs ont été mis en place. Une entreprise a ouvert un garage pour la maintenance en route des camions, une possibilité de

restauration a été ouverte par la CCI dans le centre d'affaires. Des réflexions ont été engagées sur la création d'un hôtel. Faute de décollage économique de la zone, ces services n'ont pas perduré.

Mosolf et son transporteur Engelmann prennent des initiatives pour reconstituer un écosystème minimal, considéré comme essentiel au développement de leurs activités. La filiale maintenance et dépannage d'Engelmann, HT Trucks and Parts a repris le garage. Mosolf travaille sur un projet de centre routier (stationnement sécurisé, sanitaires, restauration et salles de repos pour les chauffeurs, etc.), centre qui devrait être ouvert à tous les transporteurs. Le Département est en discussion avec un entrepreneur pour l'ouverture d'une station-service sur la ZAC n° 1 multi-énergies. La réalisation effective de ces trois projets permettrait de reconstituer l'offre de base, même si les disponibilités foncières ne permettent pas de constituer un pôle de service en synergie.

D'autres sujets restent à traiter : hôtel, signalétique (cf. § 2.4.2.), stationnement de nuit « avant livraison », petit magasin pour les produits courants pour le voyage<sup>109</sup>.

Enfin, un complément de service doit être assuré du côté de l'aéroport. En effet, aucun accueil n'est assuré au profit des camionneurs qui le desservent (salle de repos, sanitaires et douches, *a minima* distributeurs de boissons et de sandwich, etc.). Dans ce secteur, le conducteur n'intervient pas dans le chargement ou le déchargement de sa remorque, traitée comme une soute d'avion et souhaite donc pouvoir faire une pause pendant ce temps d'arrêt. L'absence de locaux appropriés ne contribue donc pas positivement à l'image du site dans les réseaux professionnels. Les professionnels rencontrés considèrent que ce point devrait être rapidement résolu. Cette demande est renforcée par le contexte actuel de tension sur le recrutement de chauffeurs dans toute l'Europe. La réalisation et la gestion de tels locaux relève clairement de la responsabilité de l'aéroport.

#### 4.2.4 Emplois

La bonne situation de l'emploi dans l'agglomération de Châlons-en-Champagne, conjuguée avec l'importance des secteurs de la logistique et du transport, mettent en tension les recrutements dans ces filières (cf. § 3.2 ci-dessus). La situation est évidemment encore plus compliquée pour la plateforme de Vatry, considérée comme lointaine et mal desservie, ce qui est une réalité pour des employés du secteur, aux rémunérations modestes.

L'implantation sur le site de Vatry de l'antenne « métiers de la logistique » d'Alméa, structure de formation professionnelle de la Marne et des Ardennes, est évidemment un atout. En effet, cette implantation facilite l'accueil de stagiaires, susceptibles d'être intégrés ultérieurement. De même, une entreprise d'intérim dispose d'une antenne sur le site. Cependant, ces dispositions favorables ne suffisent pas à réduire les difficultés de recrutement.

Par ailleurs, les entreprises évoquent des difficultés pour le recrutement des cadres, dont une partie provient ou s'installe à Reims, pourtant distante de 70 km. Dans des métiers très internationalisés, le recrutement de cadres européens est fréquent. Ce constat est partagé par toutes les implantations industrielles en zone rurale, les cadres souhaitant pour diverses raisons rester proches de villes de taille suffisante. À l'instar de villes plus importantes, l'agglomération de Châlons-en-Champagne, en lien avec les entreprises concernées, pourrait travailler sur un accompagnement personnalisé des personnes en voie de recrutement, portant sur toutes les dimensions : recherche d'un logement en location ou acquisition, scolarisation des enfants (notamment pour des cadres arrivant de l'étranger), formation au français, recherche d'un emploi pour le conjoint, etc.

#### 4.2.5 Très haut débit

Toute la zone logistique est câblée par le réseau d'intérêt public Losange. Cependant, certaines entreprises ont des besoins spécifiques de sécurisation des réseaux très haut débit, notamment par un double raccordement indépendant. À ce jour, cette problématique n'a pas été traitée. Le doublement

---

<sup>109</sup> Le projet de station-service comprend peut-être une boutique permettant de répondre à ce besoin.

du réseau jusqu'à un point du réseau principal maillé est possible, mais dans le même fourreau. Cette disposition ne protège pas la pérennité du service en cas d'incident sur le fourreau, notamment lors de travaux.

#### 4.2.6 Signalétique

Le développement des guidages par GPS facilite l'arrivée des poids lourds et des autres usagers jusqu'à l'entreprise visée. Cependant, un minimum de signalétique bien mise à jour reste utile, si ce n'est indispensable, pour assurer une gestion fluide de l'ensemble des circulations, y compris celles des poids lourds. Il s'agit notamment de faciliter les nombreux déplacements internes à la zone logistique. En sus, la localisation des entrées réelles des grandes parcelles est souvent difficile avec des accès différenciés pour les accès poids lourds, salariés et autres motifs. Ces déplacements complémentaires sont induits par la mise à niveau de l'offre de services, évoquée ci-avant : différents types de restauration, hôtellerie, aires de service, petits commerces, etc.

Il s'agit aussi de faciliter la gestion des poids lourds en attente sur zone avant l'ouverture des locaux de leurs clients. Pour d'évidentes raisons de sécurité, des indications claires permettant de rejoindre les zones d'attente sont indispensables. À défaut, le stationnement le long des voies est problématique, comme cela est encore constaté dans de nombreuses zones qui n'avaient pas anticipé l'intensité du trafic et ses phénomènes d'attente.



#### 4.2.7 Vers un club d'entreprises

Par son éloignement de toute agglomération, le site de Vatry ne bénéficie pas naturellement des services urbains. En effet, il n'est pas facile d'étendre les réseaux et de déployer les services, sans surcoûts induits par la distance, difficiles à couvrir. En sus des sujets évoqués ci-avant, des solutions autonomes ont aussi été mises en œuvre pour les infrastructures, par exemple d'assainissement des eaux usées. Ces dernières sont traitées par lagunage dans des installations propres aux différentes zones d'aménagement ; ces installations sont d'ailleurs toujours exploitées par le Département.

L'amélioration des services offerts aux entreprises et employés de la zone nécessite donc la mise au point de solutions particulières, en coopération étroite avec les entreprises. Leur implication dans la mise au point des solutions, leur promotion, voire leur exploitation et leur financement partiel, conditionne l'engagement effectif, dans la durée, des collectivités locales. Sans aller (du moins à court terme) jusqu'au transfert de l'ensemble des services et infrastructures à un organisme spécifique qui prendrait en charge la gestion de la zone dans une logique de parc d'affaires, un renforcement des capacités de négociation et de partenariat des entreprises installées sur la zone doit être envisagé à court terme.

Certes, un premier club d'entreprises a été mis en place à la fin des années 90, avec un appui de la chambre de commerce et d'industrie de Châlons-en-Champagne. Après une dizaine d'années, ce club

s'est étioilé au gré des départs des premiers responsables. Ce club n'avait pas pris de responsabilités opérationnelles, les services initialement déployés étant gérés directement par la CCI (notamment le centre d'affaires et son restaurant d'entreprise).

Sur la base des constats, et sous réserve des conclusions du dialogue à engager avec les responsables des entreprises installées sur le site, la création d'un club d'entreprise<sup>110</sup> ayant des responsabilités opérationnelles (mais pas que) paraît indispensable à court terme. Ce club pourrait notamment couvrir des initiatives collectives dans les domaines suivants :

- déplacements : élaboration d'un plan de déplacement interentreprises couvrant l'ensemble du site, gestion des services qui pourraient être identifiés (co-voiturage, navettes d'entreprises ou de salariés, service « retour tardif », etc.), partenariat avec les collectivités pour des navettes reliant le site aux principaux pôles urbains (Châlons-en-Champagne, mais peut-être aussi Vitry-le-François et d'autres) ;
- signalétique ;
- restauration des employés : offres ambulantes, restauration collective, accès mutualisés aux éventuelles offres mises en place par tel ou tel gros employeur, etc.
- promotion collective du site ;
- mutualisation de moyens spécifiques ;
- relations avec les collectivités locales ;
- etc.

#### **Les missions du club d'entreprises de Noveos**

(<https://www.noveos.fr/infos-pratiques/carte-du-parc/>)

- Favoriser les échanges inter-entreprises à tous les niveaux (rencontres, déjeuners thématiques...)
- Mutualiser les projets d'intérêts généraux (collecte de certains déchets, consommation d'énergie...)
- Participer au bien-être sur son lieu de travail (réflexion sur un projet de conciergerie, travail collaboratif sur l'amélioration de l'accès à travers un PDIE)
- Participation aux animations du parc (actions RSE menées dans le cadre des journées dédiées au développement durable sur la mobilité, le gaspillage...)
- Mener une réflexion avec les élus locaux sur les enjeux à venir du parc (autour des projets de requalification)
- Représenter les entreprises du parc auprès des collectivités locales pour remonter d'une seule voix leurs problématiques et leurs enjeux

À titre d'exemple, le club d'entreprises du parc d'activité Noveos, aux confins de Clamart, Le Plessis-Robinson et Chatenay-Malabry dans les Hauts-de-Seine, réunit des entreprises de toute taille. Avec une cotisation de base de 100 €, ce club promeut des activités diverses (cf. encadré).

Au moins dans un premier temps, l'implication des collectivités locales est probablement souhaitable pour initier la dynamique et les études indispensables pour définir le périmètre des services. Elles pourraient, comme c'est le cas fréquemment, contribuer au financement de l'animation de la démarche.

Un tel club « gestionnaire » serait évidemment complémentaire des initiatives prises par Châlons Agglo, et notamment le brunch des entreprises qui s'adresse à tous les chefs d'entreprise, quels que soient leur implantation et leur secteur d'activité.

---

<sup>110</sup> Dénomination à travailler localement pour éviter les confusions avec d'autres initiatives locales, notamment celles prises par Châlons Agglo au profit de l'ensemble des chefs d'entreprises du territoire.

## 4.3 Extensions et gestion à long terme du site

### 4.3.1 Au regard de la planification territoriale

Par sa taille actuelle et les réserves foncières constituées pour son extension, la zone logistique de Vatry interroge les stratégies d'aménagement économique du territoire à l'échelle de l'agglomération, bien sûr, mais aussi à l'échelle régionale. En effet, le projet de ZAC n° 3 de 360 ha vise à multiplier les surfaces cessibles par deux (de 243 à 300 ha).

Le SRADDET en vigueur de la région Grand-Est, adopté le 22 novembre 2019, a déjà décliné des objectifs en matière de maîtrise de la consommation d'espaces naturels et ruraux. Le Conseil régional a engagé la modification du document le 17 décembre 2021 afin d'intégrer les évolutions législatives récentes. La mission n'a pas eu connaissance de travaux précisant l'importance des modifications nécessaires à la mise en compatibilité du schéma avec les nouvelles dispositions législatives.

En matière de fret, la stratégie régionale est précisée dans un fascicule spécifique (annexe n° 3 – diagnostic thématique – transport de marchandises). Elle vise notamment à promouvoir les transferts de la route vers le fleuve, première priorité, et le rail. Avec une prospective de croissance forte des flux globaux de marchandises entre 2015 et 2030 (+ 2,5 % par an en tonnage), le doublement des flux transportés par les voies fluviales et ferroviaires s'accompagnerait d'une croissance encore soutenue du trafic routier de marchandises (+ 26 %, soit 1 % par an).

Pour ce qui concerne Vatry, la carte d'objectifs au 1/150 000<sup>ème</sup> du SRADDET repère un aéroport international, celui de Bâle-Mulhouse, et trois aéroports d'intérêt régional : Paris-Vatry, Metz-Nancy-Lorraine et Strasbourg Entzheim<sup>111</sup>. La vocation fret de l'aéroport de Vatry est reconnue, au même titre que celle de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse. Cependant, le SRADDET note la proximité de trois plateformes européennes majeures pour le fret : Francfort, Paris-Charles de Gaulle et Luxembourg, respectivement classées aux 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> rangs européens.

Le SRADDET localise aussi la « plateforme multimodale de transport de marchandises » de Vatry avec deux modes ; il faut probablement déduire du cas d'espèce qu'il s'agit de deux modes terrestres (route et rail). Le périmètre artificialisé couvre les périmètres des ZAC n°s 1 et 2, ainsi que la plateforme aéroportuaire. La carte du SDRADDET ne localise pas les extensions de surfaces urbanisées, ce qui relève des documents d'urbanisme de rang inférieur (SCoT et PLU).

Le SRADDET vise une réduction de la consommation d'espaces agricoles et naturels de 50 % d'ici 2030, puis une réduction de 75 % à l'horizon 2050. Cet objectif est imposé à chacun des schémas de cohérence territoriale. Les « grands projets d'infrastructures, d'équipements et de zones d'activités économiques [...] d'intérêt international, transfrontalier, national ou reconnu d'intérêt régional sont exclus de la comptabilité foncière. [...] ». L'objectif à 2050, ainsi que ce principe d'exclusion ne sont pas alignés sur les objectifs fixés par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience.

---

<sup>111</sup> Le texte du diagnostic (p. 131) identifie deux aéroports de rang international (EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg et Strasbourg-Entzheim).

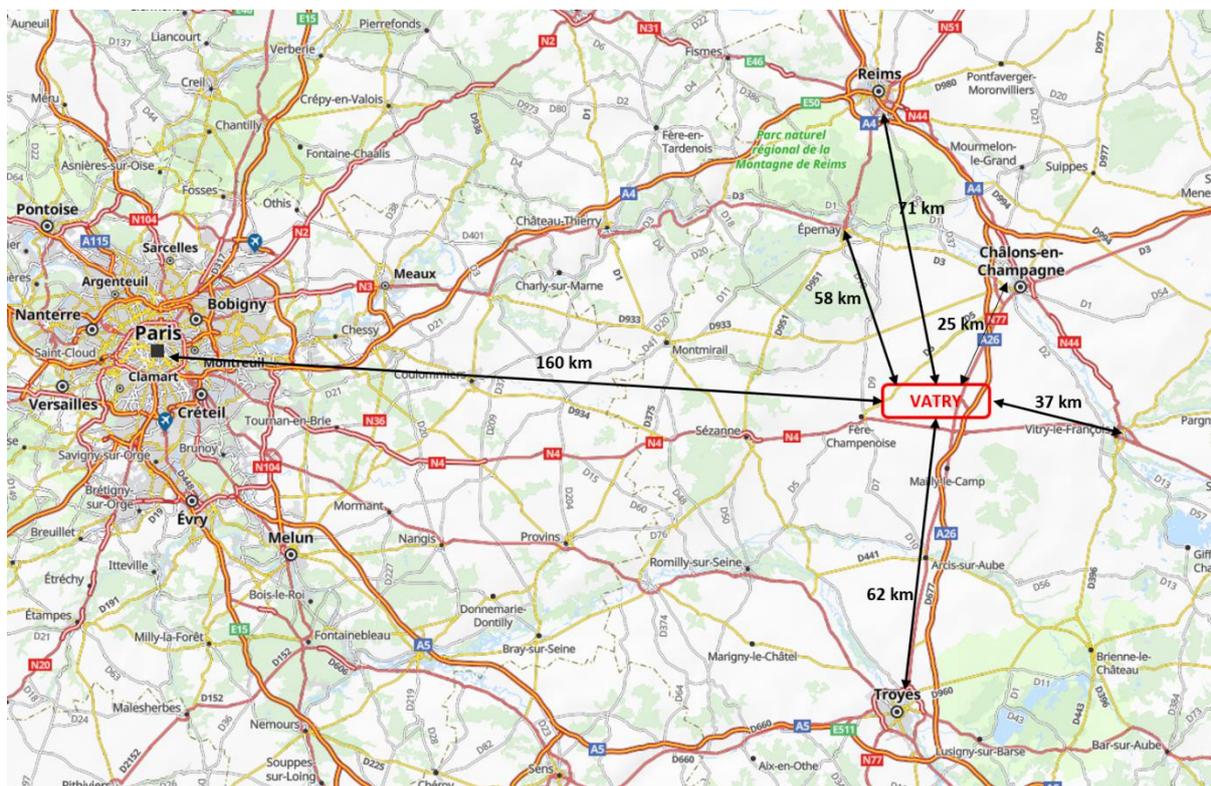


Figure 26 : l'aéroport dans son réseau urbain proche  
 Source : mission - fond de carte : Viamichelin

Pour sa part, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du pays de Châlons-en-Champagne préserve les capacités de développement de la plateforme de Vatry. Au titre des objectifs de réduction de la consommation foncière, il reprend les termes du SRADDET. Il exclut donc explicitement « les surfaces de la plateforme de Vatry, c'est-à-dire les zones d'activité existantes et les réserves foncières attenantes à l'aéroport de Vatry, compte tenu de sa dimension extraterritoriale.<sup>112</sup> » Le site est qualifié « de dimension interrégionale capable d'accueillir des implantations de grande envergure dans des conditions d'accessibilité et de multimodalité de très haut niveau.<sup>113</sup> »

Alors que les travaux de mise en comptabilité du SRADDET avec les orientations législatives viennent de commencer, il n'est pas possible d'anticiper les arbitrages qui pourraient être rendus tant au niveau régional qu'au niveau de l'agglomération en matière d'affectation de nouvelles surfaces aux zones logistiques. Cependant, il convient de noter que les nouveaux objectifs nationaux sont significativement plus exigeants que ce que la Région avait retenu lors de l'élaboration du schéma en vigueur.

### 4.3.2 Les enjeux environnementaux

La réalisation de la ZAC n° 3 s'inscrit dans le contexte largement renouvelé depuis 20 ans d'une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux : biodiversité, climat, sobriété foncière et notamment consommation d'espaces agricoles<sup>114</sup>, risques, paysage... L'importance des projets immobiliers restant à réaliser sur les périmètres des deux premières ZAC, dont une partie seront soumis à évaluation environnementale, amène à considérer l'ensemble des 1 400 hectares du site, *a minima* au titre des incidences cumulées. Le label « site industriel clés en main » impose aussi, de son côté, d'examiner l'ensemble des sujets à la bonne échelle. Il s'agit de bien identifier les contraintes et les marges de

<sup>112</sup> Document d'orientation et d'objectifs, p. 25.

<sup>113</sup> Plan d'aménagement et de développement durable, p. 16.

<sup>114</sup> La commission départementale de consommation des espaces agricoles avait donné un avis sur les dossiers de création du site. Cependant, un avis renouvelé de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers sera nécessaire, les terrains d'assiette de la ZAC n° 3 étant toujours cultivés.

manœuvre afin de faciliter le choix de projets pertinents, leur préparation puis les instructions administratives.

En matière de biodiversité, le département, maître d'ouvrage, a pris l'initiative en liaison avec la direction départementale des territoires d'engager une réflexion globale avec la préparation d'un « plan de développement global et d'implantation écologique » (cf. annexe 1, point 3.1.7). Sur les autres sujets, le dialogue est engagé avec les services de l'État, sans que le détail des démarches soit arrêté. Le Département n'a notamment pas saisi la mission régionale d'autorité environnementale d'une demande de cadrage préalable<sup>115</sup>.

### 4.3.3 Les enjeux de la gestion à long terme

Le Département a assuré la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des aménagements déjà réalisés et entend, à ce jour, porter la maîtrise d'ouvrage de la ZAC n° 3. Il conserve la propriété et la gestion de l'ensemble des ouvrages réalisés, hormis les réseaux d'énergie et de télécommunication. La petite taille de la communauté de communes de l'Europort (2 000 habitants) était un facteur explicatif de ce choix. Cependant, il serait légitime que la communauté d'agglomération Châlons Agglo prenne en charge ces zones d'activités, au titre de ses compétences obligatoires en matière de développement économique<sup>116</sup>.

Sans remettre en cause l'engagement du Département à poursuivre les actions de développement engagées, un schéma clair de dévolution des espaces publics, des infrastructures et des responsabilités en matière de développement et de gestion à long terme de la zone est souhaitable. En effet, il permettrait de garantir une gestion plus coordonnée et complémentaire de l'ensemble des zones d'activités de l'agglomération et de tirer un meilleur parti de leurs spécificités.

En sus, par ses compétences en matière de gestion de l'espace public urbain, la Communauté d'agglomération a une responsabilité centrale en matière de maintien des niveaux de service et d'adaptation aux nouveaux enjeux (énergie, biodiversité, sécurité, déplacements...). Elle peut déployer de nouvelles réponses en bénéficiant des économies d'échelle que son grand territoire permet de trouver.

Enfin, au titre de ses compétences en matière de développement économique, l'Agglomération est légitime pour s'engager fortement dans l'animation économique de la zone. Il s'agit en premier lieu des actions menées en appui et en accompagnement des entreprises, notamment celles initiées ou prises en charge par un éventuel club d'entreprises (cf. § 4.2.7. *supra*). L'Agglomération a aussi la compétence pour engager des actions d'optimisation du foncier : rachat et remise en marché de friches mais aussi de parties de terrains inutilisés par les entreprises, opérations de requalification ou de densification des utilisations de l'immobilier, etc.

### 4.3.4 Un schéma directeur d'ensemble

Comme évoqué au § 4.1.2., la préparation d'un schéma directeur simplifié de l'aéroport et de sa zone de service immédiate pourrait permettre de vérifier que les décisions prises au fil de l'eau n'affaiblissent pas la capacité du site à saisir les opportunités majeures de développement qui pourraient se présenter à lui. Si un tel travail est indispensable pour ce qui concerne l'aéroport proprement dit, sa réalisation à l'échelle de l'ensemble du site logistique permettrait d'approfondir simultanément d'autres questions qui pourraient s'avérer critiques à long terme.

Sans prétention à l'exhaustivité, et sans avoir analysé chacun des sujets, ce qui dépasserait le cadre de la mission, on peut penser aux sujets suivants, déjà évoqués :

- capacité effective des dessertes fret ferroviaires et routières ;

---

<sup>115</sup> Dispositions de l'article L 181-5 du code de l'environnement.

<sup>116</sup> art. L5216-5, I, al. 1° : « - en matière de développement économique : actions de développement économique dans les conditions prévues à l'article [L. 4251-17](#) ; création, aménagement, entretien et gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire [...] ; »

- alimentation énergétique et production d'énergies renouvelables ;
- schéma écologique ;
- organisation de la plateforme aéroportuaire et espaces à réserver dans la zone logistique au profit d'activités de service à l'aéroport et aux entreprises de transport routier et ferroviaire ;
- pôles de vie ;
- parti d'aménagement des espaces publics ;
- réserve foncière de très grande dimension (typiquement 100 ha) préservée pour accueillir un projet d'intérêt national, répondant aux critères des sites industriels clés en main ;
- etc.

La réalisation d'un schéma directeur aéroportuaire et de sa zone logistique permettrait d'identifier et de traiter les questions de complémentarité et d'interface.

# Annexe 4 - Analyse des contraintes apportées par les services régaliens nécessaires à l'aéroport

## Sommaire

<b>1. Services de douanes .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Contrôles sanitaires et phytosanitaires.....</b>	<b>2</b>
2.1 Organisation des contrôles .....	2
2.2 Les contrôles sanitaires et phytosanitaires à l'aéroport de Vatry.....	4
2.2.1 Problèmes liés au statut occasionnel du PCF de Vatry.....	4
2.2.2 Élargissement de l'agrément à l'importation d'animaux vivants .....	6
2.3 Les contrôles réalisés par le ministère de l'économie et des finances .....	6
<b>3. Contrôle du trafic aérien de l'aéroport de Paris-Vatry .....</b>	<b>7</b>
3.1 Les fonctions de contrôle de la circulation aérienne .....	7
3.2 Le service de contrôle d'approche de l'aéroport de Paris-Vatry.....	9
3.3 Le service de contrôle d'aérodrome de l'aéroport de Paris-Vatry .....	10
<b>4. Analyse de contraintes éventuelles en matière de droits de trafic.....</b>	<b>11</b>
<b>5. Conclusion .....</b>	<b>15</b>

Parmi les acteurs de la chaîne logistique, figurent, aux côtés de l'aéroport, les services de l'État qui effectuent les contrôles inhérents au transport de marchandises (contrôles douaniers, phytosanitaires, vétérinaires et de sûreté), ainsi que le contrôle de la circulation aérienne de l'aérodrome.

La présente annexe a pour objet d'analyser les contraintes éventuelles apportées par ces services au développement de l'aéroport et les moyens de les alléger ou de les supprimer.

Elle analyse également les contraintes éventuelles en matière de droits de trafic.

## 1. Services de douanes

Les services en charge des contrôles douaniers des passagers et des marchandises sont assurés par une brigade affectée à l'aéroport de Vatry (une brigade est composée de 16 à 20 agents). Deux agents sont en permanence sur l'aéroport et sont renforcés en cas de besoin.

Les douaniers assurent sur place le contrôle migratoire et sanitaire des passagers au départ et à l'arrivée des avions à Vatry. Il convient de préciser que la Police de l'Air et des Frontières (PAF) n'est pas présente sur l'aéroport et que ses missions de sûreté sont assurées par les agents des douanes.

Le dédouanement des marchandises est assuré en amont par le bureau des douanes de Reims qui exploite les déclarations dématérialisées transmises par les chargeurs ou les transitaires. L'aéroport de Vatry représente environ 80 % des dédouanements traités par le bureau de Reims (6 millions de télédéclarations en 2021).

Les entretiens menés par la mission n'ont pas fait apparaître de difficultés particulières concernant les contrôles douaniers de passagers ou de marchandises. L'aéroport et les services des douanes ont construit un partenariat qui semble apporter satisfaction aux deux parties.

La direction régionale des douanes a déclaré à la mission vouloir et pouvoir accompagner le développement de l'aéroport, comme elle a su le faire au moment de la crise sanitaire. Les effectifs affectés à l'aéroport sont proportionnés à son activité et continueront à évoluer avec elle.

## 2. Contrôles sanitaires et phytosanitaires

### 2.1 Organisation des contrôles

L'organisation mondiale du commerce (OMC) reconnaît le droit de chaque pays d'adopter des normes pour protéger la santé et la vie des personnes et des animaux. Le contrôle du respect de ces normes nécessite la mise en place, par chaque pays, de mesures de protection, parmi lesquelles des missions d'inspection sanitaire et phytosanitaire<sup>117</sup>.

Celles-ci reposent sur une collaboration européenne et interministérielle. La politique des contrôles est ainsi harmonisée au niveau européen afin d'assurer un niveau de sécurité sanitaire homogène au sein du marché unique.

Les produits végétaux et animaux à l'importation sont contrôlés afin de prévenir l'introduction, sur le sol français (et, partant, sur celui de l'Union européenne), d'agents pathogènes présentant un risque pour le consommateur et/ou pour les filières agricoles, ainsi que la conformité des produits destinés à la consommation humaine (règles d'étiquetage, absence de polluants et autres substances interdites, etc.) La réglementation européenne définit, dans chaque pays, des points d'entrée des produits dans l'Union européenne (Points de contrôles frontaliers, PCF), où sont effectués les contrôles permettant d'éviter l'introduction de maladies d'origines animale ou végétale et de denrées non conformes à la réglementation.

---

<sup>117</sup> Les contrôles dits phytosanitaires concernent les végétaux vivants et les produits frais d'origine non animale et les contrôles sanitaires, les animaux vivants et les produits d'origine animale.

En France, deux ministères sont en charge des contrôles sanitaires et phytosanitaires aux frontières sur les denrées alimentaires :

- Le ministère en charge de l'agriculture et de l'alimentation (la direction générale de l'alimentation DGAL), pour ce qui concerne :
  - les produits animaux ou d'origine animale et les denrées en contenant ;
  - les végétaux vivants et les produits végétaux frais, ainsi que les contrôles des végétaux en culture, avant leur récolte ;
  - les OGM et les semences à l'import ;
- Le ministère en charge de l'économie et des finances (la direction générale de la consommation, du contrôle et de la répression des fraudes, DGCCRF, en liaison avec la direction des douanes), pour ce qui concerne la sécurité et la loyauté des denrées alimentaires<sup>118</sup> :
  - certaines denrées alimentaires d'origine non animale soumises à un contrôle dit « renforcé » (cf. § 2.3) ;
  - les aliments d'origine biologique ;
  - les additifs ;
  - les matériaux au contact des aliments concernant tous les produits (animal ou végétal) et l'étiquetage concernant leur origine, leur composition.

Pour les contrôles assurés par le ministère en charge de l'agriculture et de l'alimentation sur les aéroports, il y a ainsi, en France<sup>119</sup> :

- 19 PCF pour les végétaux et produits végétaux, dont l'aéroport de Paris-Vatry<sup>120</sup> ;
- 1 PCF pour les aliments pour animaux d'origine non animale (aéroport de Paris-Charles de Gaulle)<sup>121</sup> ;
- 12 PCF pour les produits d'origine animale, dont l'aéroport de Paris-Vatry<sup>122</sup> ;
- 8 PCF pour les animaux vivants<sup>123</sup>.

Pour les contrôles assurés par le ministère en charge de l'économie et des finances, il y a une dizaine de points de contrôle frontalier, avec une organisation permettant que certaines opérations soient réalisées dans la Région d'arrivée, comme cela est aussi possible pour les dédouanements.

Dans tous les cas, les contrôles sont effectués selon une grille d'analyse des risques croisant le type de produit et son pays d'origine. Certains produits provenant de pays définis en sont dispensés. Les contrôles comportent trois étapes :

- un contrôle documentaire, systématique, sur la base des formulaires de déclaration accompagnant les produits importés ;
- le cas échéant, en fonction de l'analyse des risques, un contrôle de conformité ou d'identité, visant à vérifier que les produits importés correspondent bien à ce qui a été déclaré (nature, quantité) ;

---

<sup>118</sup> Ces contrôles portent notamment sur l'étiquetage et la conformité des produits avec la réglementation et les informations transmises.

<sup>119</sup> Source <https://agriculture.gouv.fr/ou-sont-effectues-les-controles-sps-aux-frontieres>

<sup>120</sup> PCF désignés pour le contrôle des végétaux, produits végétaux et autres objets visés à l'article 47(1) (c) du Règlement (UE) 2017/62.

<sup>121</sup> PCF désignés pour le contrôle des biens d'origine non animale visés à l'article 47(1) (d), (e) et (f) du Règlement (UE) 2017/625.

<sup>122</sup> PCF désignés pour le contrôle des animaux et des biens visés à l'article 47(1) (a) et (b) du Règlement (UE) 2017/625.

<sup>123</sup> PCF désignés pour le contrôle des animaux et des biens visés à l'article 47(1) (a) et (b) du Règlement (UE) 2017/625.

- le cas échéant, en cas de suspicion, un contrôle physique visant à vérifier que les lots sont aptes à l'usage déclaré et respectent les exigences réglementaires. Ce contrôle peut éventuellement comporter des investigations plus poussées, telles que des analyses biologiques en laboratoire.

Les contrôles d'identité et physique nécessitent d'avoir un contact avec les marchandises et sont généralement réalisés au cours d'une même mission d'inspection.

## 2.2 Les contrôles sanitaires et phytosanitaires à l'aéroport de Vatry

Pour les contrôles réalisés par le ministère en charge de l'agriculture et de l'alimentation, l'aéroport de Vatry est point de contrôle frontalier (PCF) pour l'importation :

- de végétaux et de produits végétaux ;
- de denrées animales ou de produits d'origine animale.

Il n'est pas agréé pour l'importation d'animaux vivants, ni d'aliments pour animaux d'origine non animale.

Ces contrôles sont assurés par :

- la direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRAAF) Grand Est pour ce qui concerne les végétaux vivants ou les produits végétaux frais, listés en annexe V-B de la directive 2000/29/CE modifiée ;
- sous couvert de la DRAAF Grand Est, la direction départementale de l'équilibre des territoires, des solidarités et de la protection des populations (DDETSPP) de la Marne pour ce qui concerne les produits d'origine animale et les animaux vivants.

L'agrément du PCF de l'aéroport est ancien. Compte-tenu de la faiblesse des flux sur l'aéroport, celui-ci n'est pas activé de manière permanente (PCF avec un statut dit « occasionnel »). Aucun personnel n'est affecté sur place pour réaliser les contrôles.

L'aéroport est tenu de mettre à disposition des services de contrôle un laboratoire pour pouvoir réaliser les contrôles physiques. Celui-ci est partiellement équipé et n'est actuellement pas utilisé.

### 2.2.1 Problèmes liés au statut occasionnel du PCF de Vatry

L'aéroport de Vatry projette de développer son activité de transport de marchandises par voie aérienne. Il souhaiterait, par exemple, pouvoir accueillir des importations de denrées périssables (telles que des fruits, des fleurs ou du poisson) en provenance de pays d'Afrique. Or, ces marchandises devront faire l'objet de contrôles phytosanitaires ou sanitaires à l'importation, en fonction de leur nature et de leur pays d'origine.

En ce qui concerne les contrôles phytosanitaires, la DRAAF Grand Est (dont le siège est à Châlons-en-Champagne) peut réaliser les contrôles documentaires et d'identité des produits à l'import en se déplaçant sur l'aéroport.

Elle a indiqué toutefois à la mission qu'elle n'avait réalisé au cours des trois dernières années qu'un seul contrôle, en décembre 2020. Elle ne dispose donc pas à Châlons-en-Champagne des ETP nécessaires pour des contrôles fréquents sur l'aéroport de Vatry, ni des compétences pour réaliser le contrôle physique de certains produits.

Il en est de même en ce qui concerne les contrôles sanitaires de la compétence de la DDETSPP 51, également basée à Châlons-en-Champagne. Les derniers vols ayant nécessité des contrôles de produits d'origine animale remontent à 2009. Il a été précisé à la mission qu'avant que le point de contrôle frontalier ne passe au statut d'occasionnel, l'activité de contrôle de l'aéroport de Vatry représentait environ 0,3 équivalent temps plein (ETP). La DDETSPP de la Marne ne dispose plus des moyens de réaliser des

contrôles fréquents. Par ailleurs, les contrôles des produits d'origine animale, à l'exception de ceux de la pêche, doivent être réalisés par un vétérinaire.

Afin d'accompagner le développement de l'aéroport de Vatry, la DRAAF Grand Est et la DDETSPP de la Marne ont signé, le 22 décembre 2020, avec la direction régionale et interdépartementale de l'alimentation et de l'agriculture et de la forêt (DRIAAF) d'Île-de-France, un « *protocole de collaboration pour assurer les contrôles au poste de contrôle frontalier de l'aéroport de Vatry* ».

L'objet dudit protocole est de déterminer les modalités d'intervention d'agents du PCF de Roissy (basé sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle) pour la réalisation occasionnelle du contrôle phytosanitaire et/ou sanitaire d'un lot arrivant au PCF de Vatry. Ce contrôle sera réalisé, sur sollicitation de la DRAAF Grand Est et/ou de la DDETSPP 51, par un ou plusieurs inspecteurs du PCF de Roissy, sous réserve du respect d'un délai de prévenance d'au moins 48 heures ouvrées avant l'arrivée de la marchandise, et dans la limite de trois déplacements d'inspecteurs du PCF de Roissy à Vatry sur une période de trois mois. Les coûts liés à la mobilisation des agents du PCF de Roissy sont pris en charge par la DRAAF Grand Est.

Le protocole précise qu'il est reconduit tacitement d'année en année, mais qu'il sera caduc en cas de perte du statut occasionnel du PCF de Vatry, que ce soit en raison d'une cessation officielle d'activité ou en raison d'une reprise régulière du trafic (nécessitant plus de trois déplacements des inspecteurs du PCF de Roissy sur une période de trois mois).

La difficulté invoquée par l'aéroport de Vatry est que, pour être attractif vis-à-vis de transporteurs ou de chargeurs, il aimerait pouvoir afficher une plus grande réactivité des services de contrôle sanitaire et phytosanitaire afin de garantir un temps de traitement réduit 7 jours/7. Le préavis de 48 heures requis par l'application du protocole peut poser un problème si la nature et la provenance des produits – végétal ou animal - d'un vol donné ne sont pas connus suffisamment à l'avance (ce qui semblait être le cas pour les vols que la compagnie Ethiopian Airlines envisageait de réaliser à Vatry).

De fait, le dispositif mis en place par le protocole avec le PCF de Roissy est adapté à des contrôles occasionnels et à la montée en puissance des compétences des services de contrôle locaux. En cas d'augmentation de l'activité d'importation de marchandises nécessitant plus de trois déplacements d'inspecteurs du PCF de Roissy par trimestre, les effectifs de la DRAAF Grand Est et de la DDETSPP de la Marne devront être renforcés en respectant des délais d'affectation et de formation de ses nouveaux personnels. La DRAAF a transmis à la mission, à sa demande, une estimation des effectifs supplémentaires nécessaires en fonction de l'activité de l'aéroport. À titre indicatif, il faudrait entre 0,5 ETP et 1 ETP pour traiter deux avions ayant des cargaisons de produits soumises à ce contrôle par semaine toute l'année (en fonction du nombre de lots à traiter par vol) et jusqu'à 1,5 ETP pour en traiter trois.

La mission considère qu'il ne serait pas de bonne gestion des ressources et des compétences de l'État de demander aux services compétents de mettre en place des effectifs pour effectuer des contrôles sur l'aéroport de Vatry sans l'assurance qu'ils auront réellement des flux de marchandises à traiter.

Il est peu probable, au regard de la situation des autres PCF, que des contrôles pourront être réalisés à Vatry 7j/7 ou de nuit. Actuellement, seuls les PCF de Calais et Dunkerque fonctionnent 24h/24 et 7j/7, avec une activité annuelle de 300 000 envois (conséquence directe du Brexit). Le PCF de Roissy, avec 35 000 envois par an, est ouvert 7j/7, mais seulement en journée. Les autres PCF, y compris ceux situés dans les grands ports maritimes (Le Havre et Marseille-Fos), avec des envois de l'ordre de 20 000 par an, fonctionnent seulement les jours ouvrables et sur des plages horaires en journée<sup>124</sup>.

Mais *a contrario*, il convient que les services de l'État en charge des contrôles s'engagent à accompagner le développement de l'aéroport de manière réaliste et proportionnée. Il apparaît nécessaire de clarifier vis-à-vis de l'aéroport de Vatry, les étapes possibles et réalistes d'une montée en puissance, avec les seuils de déclenchement de chacune d'entre elles, les délais de mise en œuvre (de recrutement,

---

<sup>124</sup> Source : DRAAF Grand EST, note à l'attention de M. le secrétaire général de la préfecture de la Marne du 28 avril 2022.

d'affectation, de formation). Il s'agit que toutes les parties puissent anticiper les actions qu'elles devront mener, mais aussi que l'aéroport puisse promouvoir ses offres, puis négocier avec les transporteurs en toute connaissance de cause.

Par ailleurs, en ce qui concerne les contrôles sanitaires des produits nécessitant l'intervention d'un vétérinaire, il serait souhaitable que la DDETSPP de la Marne étudie la possibilité de faire intervenir un professionnel privé, afin d'accompagner la croissance de l'activité de l'aéroport. Cette solution de recours à des professionnels privés agréés est utilisée dans des pays voisins, notamment en Belgique<sup>125</sup>. La mission a bien conscience que cette solution n'est pas simple à mettre en place, compte tenu du manque de vétérinaires dans un département qui n'est pas tourné vers l'élevage, et des difficultés que pose leur éventuelle mobilisation dans un délai court. Elle considère néanmoins que cette possibilité devrait être étudiée, en identifiant ses contraintes, les obstacles juridiques et pratiques éventuels et en précisant sa zone de pertinence.

### **2.2.2 Élargissement de l'agrément à l'importation d'animaux vivants**

L'aéroport souhaiterait par ailleurs pouvoir importer occasionnellement, voire fréquemment, des animaux vivants. Il a notamment le projet de faire transiter par Vatry, des chevaux pour les Jeux Olympiques de 2024.

Or, comme cela a été précisé ci-dessus, le PCF de l'aéroport n'est pas agréé pour l'importation d'animaux vivants ou d'aliments pour animaux d'origine non animale<sup>126</sup>.

L'élargissement de l'agrément du PCF de l'aéroport de Vatry au contrôle sanitaire portant sur des animaux vivants ou d'aliments pour animaux d'origine non animale nécessite le dépôt d'une demande auprès de la Commission européenne. L'instruction d'une telle demande nécessite un délai (estimé à environ un an) et devrait être anticipée dans le cas où elle serait confirmée. Elle nécessite en effet un examen par les services de la DRAAF Grand Est, la direction générale de l'alimentation (DGAL), puis la Commission européenne qui effectue un audit des installations de l'aéroport.

Par ailleurs, pour aboutir, cette demande devrait être justifiée, et adossée à des perspectives précises et certaines de flux d'animaux vivants ou d'aliments pour animaux.

### **2.3 Les contrôles réalisés par le ministère de l'économie et des finances**

Comme expliqué au § 2.1. ci-dessus, la DGCCRF est compétente pour le contrôle de certaines denrées alimentaires d'origine non animale (produits soumis aux contrôles dits « renforcés » listés dans les annexes 1 et 2 du règlement européen n°2021/608), ainsi que des produits biologiques (produits dits « bio ») importés : produits agricoles non transformés, produits transformés destinés à l'alimentation humaine, semences et plants.

Les produits issus de l'agriculture biologique, y compris ceux par ailleurs soumis à contrôle sanitaire à l'importation, sont soumis à un contrôle visant à s'assurer de la conformité aux cahiers des charges des produits issus de l'agriculture biologique. Ces contrôles consistent en un contrôle documentaire systématique, un contrôle d'identité par sondage et un contrôle physique (prélèvements et analyses officiels) selon une fréquence déterminée par l'autorité compétente en fonction du risque<sup>127</sup>. Les produits biologiques importés sont notamment soumis à la vérification et au visa par la DGCCRF du certificat

---

<sup>125</sup> Arrêté royal du 11 novembre 2013 – MB 23.12.2013 portant fixation des conditions dans lesquelles l'Agence fédérale pour la Sécurité de la Chaîne alimentaire peut faire exécuter des tâches par des médecins vétérinaires, des bio-ingénieurs, des masters, des ingénieurs industriels ou des bacheliers indépendants ou par des personnes morales exerçant des activités de contrôle, d'échantillonnage, de certification et d'audit, et textes d'application.

<sup>126</sup> Les exportations d'animaux vivants ou d'aliments pour animaux ne nécessitent pas d'agrément de l'aéroport de départ. Elles peuvent se faire sous réserve de disposer d'un certificat sanitaire accompagnant les animaux ou les produits.

<sup>127</sup> Source : Site Internet de la DGCCRF <https://www.economie.gouv.fr/dgccrf/presentation-generale-des-contrôles-a-limportation-des-denrees-alimentaires-dorigine-non>

électronique d'inspection biologique, en application du règlement (CE) n°1235/2008 du 8 décembre 2008 modifié.

Les produits soumis à un contrôle sanitaire à l'importation doivent passer par un poste de contrôle frontalier (PCF)<sup>128</sup> pour entrer sur le territoire de l'Union. Seuls certains de ces points sont désignés par la DGCCRF comme point d'entrée désigné (PED) pour les contrôles dont elle a la responsabilité (en fonction de leurs installations, de leurs équipements et de leur trafic). Il existe une dizaine de PED en France ; pour la région Grand Est, seul l'aéroport de Strasbourg Entzheim est point d'entrée désigné. Ces contrôles sont assurés par la direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) Grand Est.

Il faut signaler qu'à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2022, les contrôles à l'importation sur les denrées alimentaires d'origine non animales, les produits d'origine biologique, les normes de commercialisation des fruits et légumes et certains matériaux au contact de denrées alimentaires seront réalisés par les personnels de la direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI) en lieu et place de ceux de la DGCCRF pour la région Grand Est. La DGCCRF restera compétente pour effectuer les contrôles de ces produits après leur dédouanement, une fois ceux-ci commercialisés sur le marché intérieur.

En l'absence de trafic, l'aéroport de Vatry a perdu son statut de point d'entrée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Ne peuvent donc désormais plus être importés sur l'aéroport les denrées d'origine végétale bio, ni les produits d'origine non animale soumis aux contrôles renforcés. L'aéroport peut en revanche importer les produits qui ne nécessitent pas de contrôle particulier.

Comme pour l'obtention de l'agrément pour le contrôle sanitaire portant sur des animaux vivants ou d'aliments pour animaux d'origine non animale, la désignation de l'aéroport de Vatry comme point d'entrée désigné nécessite le dépôt d'une demande auprès de la Commission européenne.

La demande d'un nouvel agrément, si le besoin en était confirmé, devrait être anticipée. Celui-ci ne pourrait en effet être délivré que dans un délai d'un an environ. Après une instruction au niveau local, puis au niveau national par la DGCCRF, la demande devra être adressée à la Commission européenne qui programme un contrôle sur place de ses experts avant de délivrer l'agrément.

Par ailleurs, pour aboutir, cette demande devrait être justifiée et adossée à des perspectives précises et certaines de flux des produits nécessitant un contrôle renforcé ou des produits d'origine biologique.

### 3. Contrôle du trafic aérien de l'aéroport de Vatry

#### 3.1 Les fonctions de contrôle de la circulation aérienne

Le contrôle de la circulation aérienne est l'un des trois services de la circulation aérienne prévus par la Convention de Chicago et réglementés par son annexe 11, pour assurer la sécurité du transport aérien mondial, les deux autres étant l'information de vol<sup>129</sup> et l'alerte<sup>130</sup>.

Il a pour objet :

- d'empêcher les abordages entre aéronefs ;
- d'empêcher les collisions entre les aéronefs sur l'aire de manœuvre et les obstacles se trouvant sur cette aire ;

---

<sup>128</sup> Cf. § 2.1 ci-dessus

<sup>129</sup> L'objet du service d'information de vol est de fournir aux pilotes des avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

<sup>130</sup> L'objectif du service d'alerte est d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

- d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne<sup>131</sup>.

Le contrôle du trafic aérien obéit à des règles définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), transposées dans le droit national par chaque pays membre.

Il existe trois types de contrôle de la circulation aérienne, correspondant aux différentes phases de la trajectoire d'un avion (cf. figure 27) :

- le contrôle d'aérodrome (TWR), qui assure le contrôle de la circulation aérienne dans la circulation d'aérodrome, c'est-à-dire dans une zone restreinte (de l'ordre d'une dizaine de kilomètres) autour d'un aérodrome ; il consiste à guider l'appareil depuis le lieu de son stationnement jusqu'à la piste (contrôle au sol), puis à superviser son envol (contrôle d'aérodrome) jusqu'à une altitude de 600 mètres environ ;
- le contrôle d'approche (APP), qui assure le contrôle de la circulation aérienne aux abords d'un aérodrome, dans une zone de contrôle dont la taille est variable ; il est rendu au bénéfice des aéronefs en montée au départ ou en descente à l'arrivée dudit aérodrome ;
- le contrôle régional ou en route (CRNA, Centre régional de la navigation aérienne), qui assure le contrôle de la circulation aérienne au bénéfice des aéronefs en croisière (en dehors de la proximité d'aérodrome) dans l'espace aérien supérieur.

Le contrôle en route engage le début de la descente de l'avion et le centre d'approche situé à proximité de l'aéroport de destination supervise cette descente jusqu'à une distance comprise entre 11 et 18 kilomètres de la piste et organise l'alignement des avions à l'atterrissage.

Le contrôle d'aérodrome est normalement rendu depuis la vigie d'une tour de contrôle implantée sur l'aérodrome et permettant la visibilité de la ou des pistes de décollage et d'atterrissage et des aires de manœuvre au sol. Toutefois, des expérimentations sont prévues par la direction de la navigation aérienne (DSNA) pour mettre en place des tours de contrôle déportées (*Remote Tower Center* ou RTC) permettant la fourniture du service de contrôle d'aérodrome sur plusieurs aéroports depuis un site distant, en faisant appel à des technologies vidéo performantes adaptées aux besoins de la surveillance des mouvements d'aéronefs.

Le contrôle d'approche n'implique pas d'avoir la visibilité sur les aéronefs. Il peut être réalisé à distance et il est possible de faire assurer l'approche d'un aérodrome par un autre centre d'approche.

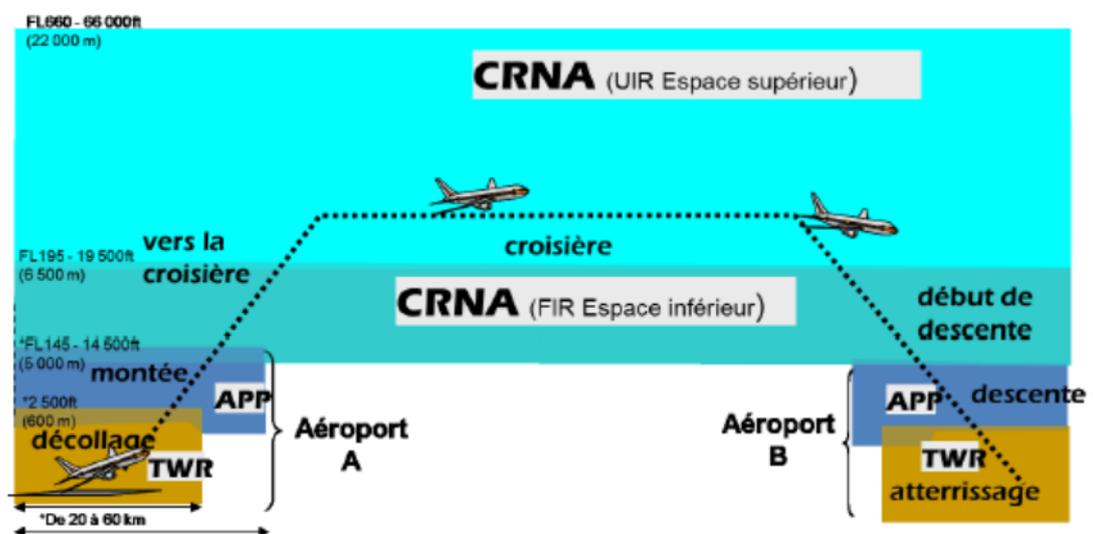


Figure 27 : Les différents types de contrôle aérien en fonction des phases de vol  
Source : DSNA)

<sup>131</sup> Cf. article 2.2. de l'Annexe 11 à la Convention relative à l'aviation civile internationale (dite convention de Chicago).

Les fonctions de contrôle d'approche et de contrôle d'aérodrome peuvent être dissociées, la première étant réalisée à distance et la vigie implantée sur l'aérodrome n'assurant que le contrôle d'aérodrome.

Enfin, le contrôle d'aérodrome n'est pas assuré sur tous les aérodromes, ou sur certains, comme à Vatry, ne l'est pas en permanence. Des agents AFIS (*Aerodrome Flight Information Service*), employés par le gestionnaire d'aérodrome et certifiés conformément à la réglementation nationale et européenne en vigueur<sup>132</sup>, y rendent alors les services, d'information de vol et d'alerte, en permanence ou en dehors des horaires pendant lesquels l'aérodrome est contrôlé. Contrairement à un contrôleur, un agent AFIS ne peut donner ni instruction, ni autorisation, ni interdiction à un pilote. Fin 2020, il existait 67 services AFIS en France métropolitaine et 30 outre-mer. Ce nombre a crû au fil des années avec la suppression du service de contrôle aérien sur les aérodromes à faible trafic.

Pour assurer le service de contrôle, les contrôleurs disposent en premier lieu du plan de vol systématiquement transmis par les compagnies aériennes, qui contient les informations utiles, notamment la trajectoire et les caractéristiques de l'aéronef contrôlé. Ils sont ensuite informés à chaque instant de la trajectoire (position, altitude et vitesse) des aéronefs contrôlés, calculée et mise à jour grâce à des informations issues de capteurs (radars).

Les contrôleurs peuvent entrer en communication avec les pilotes grâce à des moyens de radiocommunication, qui leur permettent de vérifier les informations dont ils disposent au sol et de leur transmettre des instructions de contrôle (changement de trajectoire en altitude, en vitesse, instructions en vue de l'approche...). Ils échangent également avec les autres centres de contrôle français ou étrangers concernés par la trajectoire de l'avion en amont ou en aval.

Le contrôle du trafic aérien est assuré par des personnels de la direction de la sécurité de la navigation aérienne (DSNA), direction opérationnelle de la DGAC, à savoir par des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA) et des techniciens supérieurs des études et d'exploitation de l'aviation civile (TSEEC). Les ICNA assurent le contrôle dans les CRNA et les approches. Les TSEEC assurent le contrôle des approches non radar et le contrôle d'aérodrome.

### 3.2 Le service de contrôle d'approche de l'aéroport de Vatry

Le service de contrôle d'approche de l'aéroport de Vatry est assuré par l'organisme de contrôle de Melun-Seine (OCMS), rattaché au service de la navigation aérienne de la Région parisienne SNA-RP Orly-AG.

Cet organisme a rencontré en 2020 des difficultés majeures en termes d'effectifs (réduction à 10 du nombre d'ICNA pour un effectif nominal de 21, du fait de mutations et du manque d'attractivité du service). Celles-ci ont entraîné des limitations des horaires pendant lesquels il était capable d'assurer le service d'approche (ce dernier n'étant plus assuré par lui les jeudi et vendredi depuis novembre 2021).

Lorsque le service n'est pas rendu par OCMS, les espaces sont transférés au CRNA/Nord. Or, ce dernier n'est pas qualifié pour rendre le même service, ce qui induit des régulations (limitation à deux appareils présents simultanément dans les espaces aériens repris par le CRNA/N) et des retards importants pour les vols au départ et à l'arrivée à Vatry.

La DSNA a indiqué que des efforts importants avaient été entrepris afin d'améliorer cette situation. Douze contrôleurs stagiaires ont ainsi été affectés au OCMS ce qui permettra un retour progressif à la normale d'ici la fin de l'année 2022 (contrôle 7j/7) au fur-et-à-mesure qu'ils auront été formés et qualifiés localement.

---

<sup>132</sup> L'agent AFIS est employé par un prestataire AFIS certifié. Pour pouvoir exercer, il doit être titulaire d'une qualification AFIS délivrée conformément à l'arrêté du 16 juillet 2007 (modifié) relatif à la qualification et à la formation des personnels AFIS.

Les régulations sont toujours en place tant que l'organisme ne dispose pas d'un nombre suffisant de contrôleurs qualifiés.

Des extensions d'horaires d'ouverture de l'organisme sont prévues à compter de juin 2022 et le fonctionnement du service de contrôle devrait être quasiment normal à l'automne et nominal, début 2023.

### 3.3 Le service de contrôle d'aérodrome de l'aéroport de Vatry

Le service de contrôle d'aérodrome est rendu sur place par un organisme dépendant du service de la navigation aérienne SNA-Nord basé à Lille. Son effectif cible est de cinq TSEEAC, un chef de circulation et un adjoint comptant pour 50 % dans l'effectif de contrôle.

Le service est assuré 7 jours sur 7, de 7 h à 21 h, avec la mobilisation de deux agents par jour. En cas de sous-effectif, la plage de contrôle, assurée par un seul agent, est réduite certaines journées (le week-end et, le cas échéant, le début de la semaine) de 8 h 30 à 13 h et de 14 h à 19 h (pause méridienne imposée par la réglementation sur les temps de vacation).

En dehors des périodes d'ouverture des services de contrôle, des agents de l'exploitant de l'aéroport (EPGAV) rendent aux aéronefs utilisant l'aéroport de Vatry les services d'information de vol et d'alerte (services AFIS). Actuellement trois agents, salariés de l'aéroport de Vatry, sont agréés AFIS, dont un coordonnateur. Ils sont rattachés à la direction des opérations de l'aéroport. En dehors du service AFIS, ces agents assurent la fonction d'agent de transit.

Il s'avère que Qatar Airways a refusé, début décembre 2021, d'opérer avec un service AFIS et a indiqué qu'elle ne desservirait Vatry que pendant les heures où le service de contrôle est assuré. Par ailleurs, l'absence de service de contrôle empêche les atterrissages et les décollages dans des conditions de très faible visibilité (l'utilisation des équipements d'atterrissage ILS de Catégorie II/III ne peut se faire que sous l'autorité d'un service de contrôle).

Le conseil départemental de la Marne souhaite depuis plusieurs années la mise en place d'un service de contrôle d'aérodrome H 24 à Vatry. Une réponse de principe favorable avait été formulée par le directeur général de l'aviation civile dans un courrier du 16 février 2009. Cependant, les effectifs affectés à Vatry n'ont jamais permis d'atteindre ce niveau de service.

D'après la DSNA, l'effectif nécessaire pour assurer un service H 24 à Vatry serait de 11 contrôleurs, ce qui impliquerait l'affectation de six TSEEAC supplémentaires. Cet effort de recrutement est difficilement soutenable par la DSNA (du fait de la tension actuelle sur les effectifs TSEEAC) et ne serait pas justifié par le niveau de trafic actuel. Par ailleurs, il faudrait modifier la réglementation en vigueur sur le temps de travail des contrôleurs, car elle ne prévoit pas la possibilité d'organiser des tours de service sur 24 heures pour les TSEEAC.

La DGAC a échangé en avril 2022 avec Qatar Airways, afin de mieux expliquer en quoi consiste le service AFIS, peu connu des compagnies aériennes habituées à desservir des aéroports ayant un fort trafic, et le niveau de sécurité qu'il apporte comparativement au service de contrôle. Elle a également proposé d'engager au besoin une étude de sécurité afin de renforcer le niveau de service apporté par ce service (utilisation d'une image radar, optimisation de la gestion de l'espace) et d'accompagner l'exploitant pour abaisser les minimas de décollage (ceux d'atterrissage ne peuvent pas être améliorés au titre de la réglementation).

À plus long terme, elle pourrait envisager de mettre en place un contrôle à distance de type « Remote Tower Center » ou RTC, qui permet la fourniture du service de contrôle d'aérodrome de plusieurs aé-

roports depuis un site distant, via l'utilisation de technologies vidéo performantes adaptées aux besoins de la surveillance des mouvements d'aéronefs<sup>133</sup>. Mais cette solution ne pourra pas être mise en œuvre à Vatry avant 2025 au plus tôt.

Compte tenu du trafic actuel, la question posée par le contrôle d'aérodrome sur l'aéroport de Vatry est avant tout celle de l'adaptabilité des horaires durant lesquels ce service est rendu. En effet, l'aéroport est susceptible d'accueillir du trafic H 24, notamment de nuit et sa direction souhaite en faire un atout pour son développement. Le service de contrôle est quant à lui rendu sur des plages horaires prédéterminées, pour une meilleure prise en compte par les usagers de l'espace aérien. Ces plages horaires sont établies en prenant en compte le trafic existant sur la plate-forme. Elles sont bien adaptées au trafic d'entraînement sur l'aéroport, qui est substantiel, en journée (environ 10 000 mouvements par an, soit une petite quarantaine par jour ouvré, cf. annexe 1, § 1.2.3.). Mais, compte tenu de la réglementation sur le temps de travail, elles ne peuvent pas être modifiées au jour le jour, notamment pour des vols internationaux de transport de marchandises, qui peuvent se poser de nuit à des horaires peu prévisibles ; ceux-ci sont aujourd'hui occasionnels, mais ils pourraient devenir plus fréquents dans l'hypothèse du développement de l'activité de l'aéroport.

L'augmentation du nombre de TSEEAC assurant ce service permettrait certes d'élargir ses plages horaires d'ouverture. Mais elle se heurte à la tension actuelle sur les effectifs TSEEAC. Par ailleurs, le nombre de contrôleurs serait disproportionné par rapport au trafic journalier moyen actuel de l'aéroport (en comparaison avec d'autres aéroports ayant le même niveau de trafic).

Il serait souhaitable que la DSNA examine dans quelle mesure il serait possible, à effectif donné, d'adapter les horaires d'ouverture du service de contrôle d'aérodrome en fonction du trafic prévisible, moyennant un préavis raisonnable à définir. Par exemple, serait-il envisageable de décaler la pause méridienne entre 13h et 14h imposée par la réglementation sur les temps de vacation lorsqu'un vol est prévu sur cette plage horaire ou de mettre en place des vacations ponctuelles supplémentaires pour accueillir des vols en soirée ou de nuit ? La mission a conscience que les marges d'évolution pourraient être étroites, compte-tenu de la rigidité de la réglementation en vigueur sur le temps de travail des contrôleurs, mais qu'elles devraient être explorées.

En outre, il conviendrait que la DGAC analyse la faisabilité et le bénéfice réel d'un contrôle d'aérodrome déporté pour Vatry, en termes de flexibilité des heures d'ouverture de ce service en fonction du trafic, en complément du service local actuel ou en substitution totale.

## 4. Analyse de contraintes éventuelles en matière de droits de trafic

L'article 1<sup>er</sup> de la Convention relative à l'aviation civile internationale, dite Convention de Chicago, signée le 7 décembre 1944, stipule que chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Son article 6 précise que « *aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf*

---

<sup>133</sup> La DSNA a engagé un premier projet de création de RTC permettant de rendre à distance le service de contrôle d'aérodrome de quatre à cinq aéroports régionaux à terme, dont l'aérodrome de Tours Val de Loire, suite au retrait du contrôle aérien militaire programmé à l'horizon 2024. La première tranche du programme (2020-25) correspond à la reprise du contrôle aérien de Tours Val de Loire avec la mise en service d'un RTC à Toulouse et provisionne les infrastructures techniques et génie civil pour la prise en compte de deux à trois aérodromes supplémentaires. Il s'appuie sur les principes suivants :

- les services seront assurés par des TSEEAC contrôleurs d'aérodrome multi-qualifiés ;
- les horaires des services seront adaptés pour assurer les arrivées et départs des vols programmés sur chacun des aérodromes.

*permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État conformément aux conditions de cette permission ou autorisation ».*

Ces principes sous-tendent les accords bilatéraux relatifs aux services aériens entre deux États, destinés à assurer un cadre stable au profit des transporteurs aériens. Ces accords précisent les droits de trafic qui peuvent être exercés entre les deux pays (en principe sous condition de réciprocité), c'est-à-dire le nombre maximal de vols que les transporteurs de chacun des deux États peuvent réaliser au titre de cet accord.

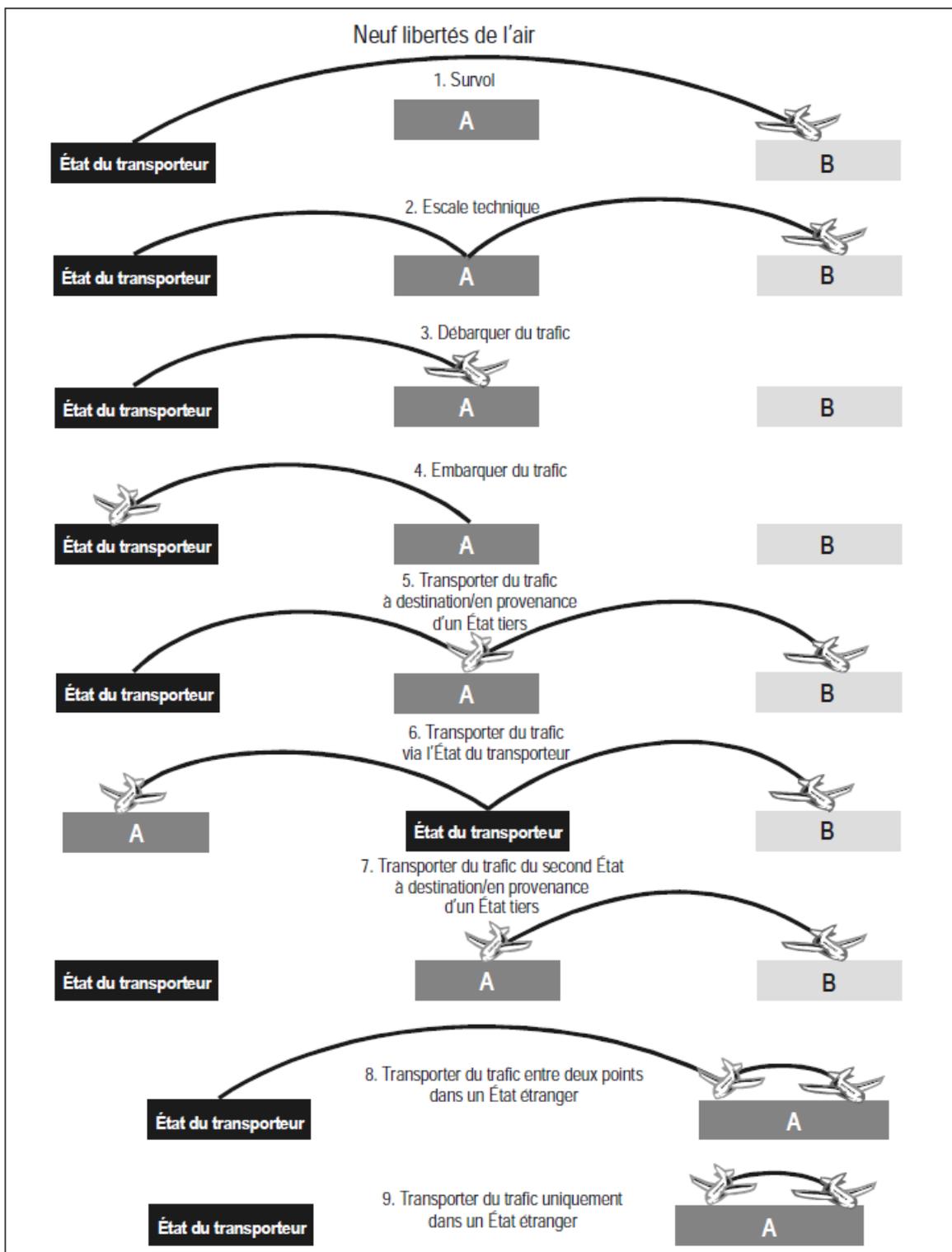
Les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes de 2002, dits arrêts de « Ciel ouvert », ont ouvert la possibilité aux États-membres de l'Union européenne de confier à la Commission européenne un mandat pour négocier des accords globaux de transport aérien, qui se substituent alors aux accords bilatéraux.

L'OACI définit neuf « libertés de l'air » (cf. figure 28), dont seules les cinq premières sont officiellement reconnues aux termes d'un traité international :

- les deux premières libertés ont un caractère technique (il s'agit, respectivement, du droit de survol et du droit d'escale technique) ;
- les autres libertés s'inscrivent dans une logique commerciale :
  - droit de débarquer/d'embarquer des passagers ou des marchandises en provenance ou à destination de chacune des parties à l'accord (3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> libertés) ;
  - droit de voler entre deux pays étrangers sur un vol en provenance ou se terminant sur son propre territoire (5<sup>ème</sup> liberté) ;
  - droit d'assurer un service entre deux autres États en passant par l'État (hub) où le transporteur est enregistré (6<sup>ème</sup> liberté) ;
  - droit d'assurer un service entre deux États entièrement hors de son territoire (7<sup>ème</sup> liberté) ;
  - droit d'effectuer des dessertes nationales ou d'assurer un service entre deux points situés à l'intérieur d'un État étranger, correspondant au droit de « cabotage » (8<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> libertés)<sup>134</sup>.

---

<sup>134</sup> Source: OACI, Manuel de la réglementation du transport aérien international, partie 4 (Doc 9626)



**Figure 28 : les neuf libertés de l'air.**

*Source : OACI, Manuel de la réglementation du transport aérien international, partie 4, Figure 4.1-1.*

La DGAC est l'autorité compétente pour la délivrance des autorisations permettant aux compagnies étrangères de desservir la France en application des accords bilatéraux et des accords globaux en vigueur.

Pendant la crise sanitaire elle a autorisé la compagnie Qatar Airways à effectuer des vols entre Doha et Vatry, par dérogation à l'accord aérien bilatéral à l'époque en vigueur entre la France et le Qatar<sup>135</sup>. Mais, Qatar Airways a formulé la demande de pouvoir également disposer de droits dits « de 5<sup>ème</sup> liberté », pour pouvoir desservir les États-Unis depuis Vatry en extension des vols réalisés depuis Doha et en anticipation de l'entrée en vigueur de l'accord global entre l'Union européenne et le Qatar<sup>136</sup>.

Or, de manière constante, le gouvernement français est réservé sur les demandes de trafic vers les États-Unis. En effet, le trafic cargo entre les deux pays a été libéralisé par un accord global européen de 2007 et la concurrence sur les routes entre l'Europe et les États-Unis est forte. La DGAC veille donc à ce que le pavillon français ne se voit pas opposer la concurrence frontale d'une compagnie extra-européenne sur les routes qu'il opère.

La compagnie Qatar Airways envisageait de transférer rapidement une partie de son activité réalisée à partir de Liège et de Luxembourg vers Vatry. Mais, d'après la compagnie, c'est faute d'obtenir rapidement des droits de 5<sup>ème</sup> liberté sur l'aéroport marnais, qu'elle a décidé de la transférer sur l'aéroport de Maastricht où elle pouvait disposer des autorisations nécessaires en vertu de l'accord bilatéral en vigueur entre les Pays-Bas et le Qatar, plus libéral que celui avec la France.

La question des droits de trafic entre la France et le Qatar ne se pose plus après l'entrée en vigueur de l'accord aérien entre l'Union européenne et le Qatar signé le 18 octobre 2021. La compagnie Qatar Airways dispose désormais de droits de trafic suffisants pour pouvoir desservir Vatry et d'autres aéroports. Cet accord lui confère également des droits de 5<sup>ème</sup> liberté, en nombre limité (actuellement quatre fréquences par semaine), qu'elle peut notamment exercer depuis Vatry. Cependant, cette compagnie ayant localisé ses activités à Maastricht n'est plus en demande d'un accès important à Vatry.

De nombreux accords aériens bilatéraux ou globaux auxquels la France est partie ne sont pas contraignants pour la desserte de Vatry. Des droits de trafic sont en effet largement disponibles avec la Chine, l'Inde, les pays du Golfe ou l'Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN)<sup>137</sup>.

D'une manière générale, chaque demande d'autorisation qui excède ce qui est prévu par les accords aériens en vigueur s'apprécie au cas par cas et la DGAC est dotée d'un pouvoir discrétionnaire en la matière (qui lui a notamment permis d'accorder à Qatar Airways des droits de trafic entre Doha et Vatry en dérogation de l'accord aérien en vigueur).

D'après la DGAC, la politique française consiste à tenir compte des intérêts du pavillon français et de favoriser les aéroports en région et, notamment à encourager les vols vers l'aéroport de Vatry. Dans une grande majorité de cas, une réponse favorable est donnée aux demandes des transporteurs étrangers souhaitant desservir l'aéroport marnais, y compris lorsque celles-ci excèdent les enveloppes définies par les cadres bilatéraux (notamment pour les vols de 7<sup>ème</sup> liberté).

La mission considère que la politique suivie par la DGAC en faveur de Vatry doit être poursuivie et que les demandes de droits de trafic concernant la desserte de cet aéroport doivent être examinées favorablement et avec diligence, sauf impératif de sécurité ou de protection d'intérêts français majeurs.

---

<sup>135</sup> Cet accord ne prévoyait en principe que 2 rotations hebdomadaires vers la France. La DGAC a autorisé des vols supplémentaires à la condition qu'ils soient réalisés vers l'aéroport de Vatry

<sup>136</sup> La Commission européenne a négocié, sur mandat des Etats-membres de l'Union européenne, un accord global de transport aérien avec le Qatar. Cet accord n'a été signé et n'est entré en vigueur que le 18 octobre 2021. Contrairement à l'accord bilatéral entre la France et le Qatar, cet accord global prévoit l'attribution de droits de 5<sup>ème</sup> liberté pour les seuls services tout cargo, restreints géographiquement et dans la limite d'un nombre maximal de vols.

<sup>137</sup> L'Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) regroupe 10 Etats membres. Créée par l'Indonésie, la Malaisie, Singapour, la Thaïlande et les Philippines en 1967, elle a été rejointe par le Brunei (1984), le Vietnam (1995), le Laos et la Birmanie (1997) et enfin le Cambodge (1999). Un accord global avec l'ASEAN a été négocié par la Commission européenne avec l'ASEAN, ces dernières années, mais n'a pas encore été signé. Il prévoit notamment des droits de 5<sup>ème</sup> liberté cargo.

## 5. Conclusion

Il apparaît que la plupart des contraintes apportées par les services régaliens au développement de l'aéroport de Vatry ressortissent au « dilemme de la poule et de l'œuf ».

En effet, l'activité de l'aéroport de Vatry est actuellement relativement modeste, aussi bien en termes de transport de passagers que de marchandises. Pour autant, des contraintes existent déjà, par exemple concernant les contrôles sanitaires et phytosanitaires (cf. § 2) et le contrôle de la circulation aérienne (cf. § 3).

L'aéroport souhaite non seulement lever les contraintes existantes mais aussi, par avance, celles qui pourraient naître d'une croissance de son activité afin d'en faire un atout de son développement et de pouvoir maximiser ses chances d'accueillir tout type et tout volume de trafic, de jour, comme de nuit. Il argue du fait que des services régaliens bien dimensionnés sont nécessaires pour rendre l'aéroport attractif.

*A contrario*, les services de l'État en charge des contrôles considèrent que les services régaliens doivent être dimensionnés en fonction de l'activité réelle et non d'une activité potentielle.

Pour sortir de ce dilemme, la mission considère qu'il faut adopter une approche proportionnée et adaptative.

D'une part, il serait déraisonnable, en termes de gestion des ressources et des compétences de l'État, de demander aux services régaliens compétents d'affecter, sur l'aéroport de Vatry, des moyens surdimensionnés par rapport à son activité réelle, en comparaison notamment avec d'autres aéroports ayant le même niveau d'activité. Les niveaux de service public ne peuvent être alignés sur ceux d'une plateforme de référence (par exemple celles de Roissy-Charles de Gaulle ou Liège) tant que le trafic n'est pas là.

Mais, d'autre part, il conviendrait que les services de l'État en charge des contrôles s'engagent à accompagner dans le temps le développement de l'aéroport, de manière réaliste et proportionnée.

Cet accompagnement nécessite :

- de s'efforcer d'atténuer les contraintes existantes par rapport au niveau de trafic actuel ;
- de clarifier vis-à-vis de l'aéroport, à froid et à l'avance, les demandes auxquelles les services régaliens pourront répondre (car il n'est pas envisageable de répondre à toutes) et sous quelles conditions, en identifiant les contraintes et les moyens associés ;
- d'identifier les étapes possibles et leurs seuils de déclenchement respectifs, ainsi que les solutions pragmatiques et évolutives les plus adaptées possibles permettant d'accompagner les différents projets au fur-et-à mesure qu'ils se présentent, afin que l'ensemble des parties puissent anticiper les actions qu'elles devront mener.

Il s'agit d'examiner les solutions possibles et de préciser, pour chacune d'entre elles, les contraintes, les conditions, les éléments de procédure à mener et les délais de mise en place (incluant les délais de recrutement, d'affectation et de formation des personnels). Des démarches préparatoires pourraient aussi être identifiées et engagées, permettant de réduire les délais de mise en œuvre.

La mission recommande donc de définir, sous l'égide du préfet de la Marne, des plans d'action, permettant de répondre de manière adaptée et proportionnée aux demandes de l'aéroport, en précisant les contraintes de progressivité.

# Annexe 5 - Lettre de commande



→ NT  
SG }  
}

Le ministre

Paris, le Reçu le 23 MARS 2022

Ref : MT/2022-03/10012

Monsieur Jean-Martin DELORME  
Vice-président du Conseil général  
de l'environnement et du  
développement durable par intérim

*Cher*

Monsieur le Vice-président,

L'aéroport de Vatry connaît actuellement une phase de croissance de ses activités, principalement axées sur le fret aérien. Dès sa création en 1995 par les collectivités du département de la Marne, et après des tentatives de développement dans le transport de passagers, l'objectif affiché pour l'aménagement de la plateforme s'est en effet concentré sur la création et le développement d'activités logistiques multimodales.

Le conseil départemental de la Marne soutient activement le développement de l'aéroport, de même que l'agglomération de Châlons-en-Champagne. La croissance de l'activité sur l'aéroport et sur sa zone d'activité est également une priorité pour la préfecture, avec une mention de cet objectif dans la feuille de route de la Préfète de la Région Grand Est et dans celle du Préfet de la Marne.

Plusieurs réunions de travail réunissant la préfecture de la Marne, le conseil départemental de la Marne, la DGAC et l'exploitant aéroportuaire ont eu lieu en 2020 et 2021 concernant le développement de l'activité de fret aérien à Vatry. Il ressort des échanges que la perspective de développement du fret aérien est liée aux possibilités pour les opérateurs de pouvoir utiliser l'aéroport comme plateforme logistique multimodale. Pour accompagner et soutenir les initiatives de croissance portées par les différents acteurs, je vous demande de réaliser une mission visant à évaluer les perspectives de développement de l'activité de la plateforme de Vatry en ce sens, d'identifier les obstacles susceptibles de freiner celui-ci et de proposer des solutions aux difficultés rencontrées.

Vous pourrez vous faire accompagner tout au long de cette mission par les services de la direction générale de l'Aviation civile et de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités. Je souhaite que vos conclusions soient remises fin juin 2022, avec un point d'étape au 15 avril prochain.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-président, l'expression de mes salutations distinguées.

Jean-Baptiste DJEBBARI

246 Boulevard Saint-Germain  
75007 - Paris  
Tél : 33(0)1 40 81 21 22  
[www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr)

## Annexe 6 - Liste des personnes rencontrées

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
<b>CABINETS MINISTERIELS</b>			
Virlet	Alban	Cabinet de M. Jean-Baptiste DJEBBARI, Ministre délégué chargé des Transports	Conseiller Affaires industrielles, mer, régulation, filières économiques maritimes, logistiques et aériennes
<b>ADMINISTRATIONS CENTRALES</b>			
Cazé	Damien	Direction générale de l'aviation civile (DGAC)	Directeur général de l'Aviation Civile
Gouadain	Jean		Directeur de Cabinet du Directeur général de l'aviation civile
Guillotini	Fabien		Membre du Cabinet du DGAC
Vivet	Emmanuel		Sous-directeur des services aériens à la Direction des transports aériens
Braun	Jean Christophe		Adjoint au sous-directeur des services aériens à la Direction des transports aériens
Pillan	Aline		Sous-directrice des aéroports à la Direction des transports aériens
Théoleyre	François		Directeur-adjoint de la Direction des transports aériens
Chérel	Odile		Chargée de mission développement durable
Ville	Geoffroy		Direction de la Stratégie et des ressources (DSR) de la Direction de la Sécurité de la navigation Aérienne (DSNA)
Zanotti	Antoine		Mission des affaires internationales et des relations clients (DSNA/DSR)
Rafalimanana	Naly		Pôle clients, usagers et partenaires (DSNA/DSR/MAIRC)
Guittet	Kevin		Sous-Directeur des études à la Direction des transports aériens
Lambert	Philippe		Responsable Etudes/prospective à la Direction des transports aériens
Papinutti	Marc	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mobilité	Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités
Lavoué	François		Adjoint à la sous-directrice des services ferroviaires
Bory	Bertrand		Bureau de la gestion du réseau ferroviaire national et des gares
Perez	Alexia		Bureau de la gestion du réseau ferroviaire national et des gares

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
Valère	Xavier-Yves		Mission politiques de Fret et Logistique
de Lanversin	Emmanuel	Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages	adjoint au directeur
Lefebvre	Guillaume		Adjoint au sous-directeur de qualité de vie (DHUP/QV)
Suchel	Christophe		Adjoint au sous-directeur de l'aménagement durable (DHUP/AD)
<b>ADMINISTRATIONS DECONCENTREES</b>			
Chevalier	Josiane	Préfecture de la Région Grand Est	Préfète de la Région Grand-Est
Prévost	Henri	Préfecture de la Marne	Préfet de la Marne
Soumbo	Emile		Secrétaire général
Huet	Sylvain	Chambre régionale des comptes Hauts-de-France	Président de la 3ème section, en charge de la partie de l'étude sur le maillage aéroportuaire concernant Vatry
Leroux	Armelle		Rapporteur, en charge de la partie de l'étude sur le maillage aéroportuaire concernant Vatry
Chenkier	Laurence	Chambre Régionale des Comptes Grand Est	Première conseillère, en charge du contrôle en cours de la gestion du département de la Marne
Romboni-Lasserre	Mireille	Douanes / Direction régionale des douanes et droits indirects du Grand-Est	Directrice régionale
Schell	Amélie	Direction régionale de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt (DRAAF) du Grand Est / Service régional de l'alimentation	Cheffe du pôle inspections mutualisées de Châlons-en-Champagne
Sauval	Armelle		Adjointe à la cheffe du pôle inspections mutualisées de Châlons-en-Champagne
Grandjean	Philippe	Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS)	Chef du Pôle Concurrence, consommation, répression des fraudes et métrologie
Klotz	Patrice		Chef du service Expertises spécialisées
Beauprêtre	Marie-Paule		Pôle Concurrence, consommation, répression des fraudes et métrologie
Rodilhat	Philippe	Direction départementale emploi, travail, solidarités et protection des populations de la Marne	Chef du Service sécurité et qualité sanitaires de l'alimentation
Crozat	Alexandre	DGAC / Service de Navigation aérienne Nord	Chef du service
Le Foll	Stéphane	DGAC/ Service de navigation aérienne Orly	Chef du service

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
Jacquemin	Emmanuel	DGAC / Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est	Directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord Est
Rogy	Catherine	Direction départementale des territoires de la Marne (DDT 51)	Directrice
Chaffanjon	Claire		Directrice-adjointe
<b>COLLECTIVITES LOCALES</b>			
Beccherlé	Julien	Région Grand Est	DGA mission de projet Intermodalité et modernisation des services à l'utilisateur
Abeya	Alain		Directeur des Equipements et des Réseaux Européens de Transports
Exbrayat	Didier		Chef du Service Développement Territorial
Romont	Damien		Chef de projet stratégie portuaire et aéroportuaire
Hatat	Mélanie		Maison de la Région de Châlons-en-Champagne
Bruyen	Christian	Conseil Départemental de la Marne	Président du Conseil départemental. Président du conseil d'administration de l'aéroport de Paris-Vatry.
Carrieu	Guy		Directeur général des services
Jesson	Jacques	Communauté d'agglomération Châlons Agglo	Président
Poupart	Pierre		Maire de Bussy-Lettrée, Délégué au développement de Vatry
Rousselet	Bruno		DGA attractivité et développement économique
<b>AUTRES ORGANISMES</b>			
Arkwright	Edward	Aéroports de Paris	Directeur général exécutif
Houalla	Marc		DGA Paris CDG
Mathieu	Edouard		CDG Development Director, Stratégie Cargo
Wittwer	Philippe	CCI de la Marne	Directeur général
Delcourt	Christian	Aéroport de Liège	Communication Manager
Lemoigne	Yves	SNCF Réseau, DT Grand Est	Responsable de l'unité commerciale de la Direction territoriale Grand Est
<b>OPERATEURS AERIENS</b>			
Pauquet	Fabrice	Qatar Airways	Cargo Operations Manager
Lucigny	Lionel		Regional manager Cargo. France & Italie
Boucher	Christophe	Air France Cargo	Directeur général
Guittet	Philippe	ASL Airlines	Directeur de l'exploitation

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
Dominiak	Jean-François		Président directeur général de ASL Airlines France
Casanova	Olivier	CMA CGM	Président Directeur général de CMA CGM Air Cargo
Marschessaux	Hughes		Directeur des opérations aériennes de CMA CGM Air cargo
<b>RESEAUX PROFESSIONNELS DE LA LOGISTIQUE</b>			
Mathieu	Edouard	Air Cargo France Association	Président
Tuffereau	Franck	AFRA - Association Française du rail	Délégué général
Samson	Claude	AFILOG	Président
Noblet	Florent	TLF Overseas	Délégué général TLF Overseas
Le Roux	Elfenn		Déléguée aux affaires aériennes & sûreté
<b>OPERATEURS DE FRET ET DE LOGISTIQUE</b>			
Guérin	Virginie	Geodis	Senior Vice-Présidente Ressources humaines et Affaires publiques
Martin-Neuville	Eric		Vice-président exécutif Global Freight Forwarding
Xiaohan	Shi	Cianiao	Communication et relations publiques
Derek	Sun		Manager Général - Hub de Liège
Dupas	Jean-Christophe	Interel	Senior Consultant
Saucin	Chloé		Consultante
Piette	Bernard	Logistics in Wallonia	Manager Général
Leborgne	Jérôme	Fret SNCF	Directeur-général
Laverny-Martin	Edouard		Directeur commercial
Prévost	Julien	Transports Prévost	PDG
de Lacreteille	Charles Edouard	Sovereign	Directeur France
Garçon	Benoit	C LOG Solutions	Directeur général
Pajanacci	Sophie	CEVA Freight Management France	Directrice générale France
de Crécy	Philippe	Bolloré Logitics	Vice-Président Air Freight France & Europe
Hansen	Marc		Directeur Pays Luxembourg
Weyland	Klaus	MOSOLF	Gérant de la société Mosolf France
Mimoun	Brahim		Responsable qualité / hygiène / sécurité / environnement (QHSSE) de Mosolf à Vatry

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
Pan Duc Nhon	Ende	FTL-Group	Président
Bernard	Laurent	WFS Global Cargo	Directeur général Cargo France
<b>AEROPORT DE PARIS-VATRY</b>			
Parois	Christophe	Aéroport de Paris-Vatry	Directeur
Kem	David		Directeur des opérations
Jouannin	Jean-Yves		Responsable pôle financier & SI
Maillard	Sophie		Directrice ressources humaines
Puerta	Antonio		Directeur commercial

[Site internet du CGEDD : « Les derniers rapports »](#)