



LES AÉROPORTS AU CŒUR DE L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES : L'EXEMPLE DE VINCI AIRPORTS À LYON, GRENOBLE ET CLERMONT-FERRAND

Ce document est une monographie réalisée dans le cadre d'une étude menée par la Chaire d'économie urbaine de l'ESSEC et l'Union Nationale des Services Publics Industriels et Commerciaux (UNSPIC), qui fédère les entreprises opératrices de service public tous secteurs d'activités confondus. Cette étude illustre la contribution des entreprises membres de l'UNSPIC à la compétitivité des territoires dans lesquels elles développent leurs activités

L'étude est disponible sur le site de l'UNSPIC
www.unspic.fr



© Julien Lutti / CAPA Pictures

Édito de **Nicolas Notebaert**,
Directeur général de
VINCI Concessions
Président de VINCI Airports

VINCI Airports est aujourd'hui le 1^{er} opérateur privé d'aéroports dans le monde : en 2019, nous avons accueilli 255 millions de passagers sur nos plateformes. C'est aussi l'acteur le plus diversifié géographiquement du secteur, avec 45 plateformes gérées dans 12 pays, sur 3 continents.

Projet après projet, au bon rythme, notre enjeu majeur est de créer durablement de la valeur, en collaboration avec toutes les parties prenantes du territoire. Développer le trafic, anticiper et piloter des investissements pour accompagner la croissance, innover dans les services et les technologies pour améliorer l'expérience des passagers.

Précurseur dans son secteur, VINCI Airports est devenu en 2015 le premier opérateur aéroportuaire à définir une politique globale de maîtrise et de réduction de ses impacts environnementaux. Après une diminution de son empreinte carbone de 20% entre 2015 et 2019, le groupe s'est donné pour cible sa diminution de moitié d'ici 2030.

L'aéroport de Lyon, tête de réseau des aéroports français pour la performance environnementale, la qualité de service et l'innovation, s'est vu décerner en septembre 2019 le titre de meilleur aéroport européen dans sa catégorie, reconnaissance de l'engagement et de l'excellence du réseau VINCI Airports dans ces trois domaines. C'est une preuve que la gestion privée en matière aéroportuaire est aujourd'hui une opportunité unique de développer un partenariat gagnant-gagnant dans lequel acteurs publics et privés sont orientés vers un objectif commun : la performance globale qui conjugue qualité irréprochable des infrastructures et des services, développement harmonieux des territoires, emplois pérennes et relation de confiance durable.

« RENDRE LA MOBILITE AERIENNE PLUS DURABLE » : LE PARI DE VINCI AIRPORTS

VINCI Airports est le deuxième opérateur aéroportuaire mondial et le premier privé, avec 45 aéroports exploités dans 12 pays différents. **Le trafic total, de 255 millions en nombre de passagers par an, est en croissance pour la quasi-totalité des plateformes (+5,7% en 2019 à réseau comparable).** Les activités de l'entreprise portent sur la conception et la maîtrise d'ouvrage, le développement du trafic, les services aux passagers et les équipements d'hôtellerie, restauration, shopping et stationnement. En France, VINCI Airports exploite 11 aéroports pour 21,5 millions de passagers, dont le deuxième aéroport régional, Lyon-Saint Exupéry.

Les aéroports ont de nombreux impacts immédiats sur le développement des territoires, en termes d'emploi, de commande locale de biens et de services ou encore de fiscalité : par leurs activités propres (gestion, maintenance, sécurité, commerces et services...) et des activités directement liées (maintenance aéronautique, chaînes logistiques, tourisme...). On estime par exemple qu'un million de passagers génèrent en moyenne mille emplois directs et plus de deux mille emplois indirects. Les aéroports contribuent aussi plus globalement à l'attractivité de leurs territoires, notamment pour les activités à haute valeur ajoutée. Mais leur impact environnemental est de plus en plus questionné, même si les émissions de gaz à effets de serre du trafic aérien en France ont diminué de 25% entre 2000 et 2018 en équivalent kg CO2 par unité de trafic¹. Ainsi, « rendre la mobilité aérienne plus durable » est aujourd'hui un axe stratégique majeur pour VINCI Airports².

UN ENJEU DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

La stratégie environnementale globale « Airpact » adoptée par l'entreprise en 2015 établit des normes et des objectifs communs à l'ensemble de son réseau aéroportuaire pour 2020, tout en offrant une certaine souplesse dans les moyens de la mise en œuvre. Elle vise quatre objectifs : réduction de l'intensité énergétique de 20% par rapport à 2013, obtention de l'accréditation carbone ACA (Airport Carbon Accreditation) par la réduction des gaz à effet de serre, gestion de la biodiversité, en commençant par un diagnostic des enjeux, mise en œuvre d'un système de gestion environnementale certifié ISO14001. Dans le cadre de ces objectifs, chaque aéroport juge sa propre situation et définit ses objectifs opérationnels de progression dans sept domaines : énergie et gaz à effet de serre, consommation d'eau, gestion des déchets, nuisances sonores, biodiversité, prévention et réduction des impacts environnementaux et mise en place d'un système de gestion environnementale.

¹ Passager-équivalent-km-transporté. Source : Les émissions gazeuses liées au trafic aérien en France en 2018, Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2018.

² Interview du président de VINCI Airports, Air Journal, Juin 2019

En quatre ans, VINCI Airports a atteint une réduction de 20% de l’empreinte carbone des aéroports de son réseau³. 36 aéroports de son réseau sont déjà certifiés ACA, dont deux au niveau 3+, Lyon-Saint Exupéry et Londres Gatwick. Les actions ont par exemple porté sur le développement de l’énergie photovoltaïque en autoconsommation, le remplacement progressif de tous les éclairages par des LED (déjà -10% de la consommation électrique globale) ou le remplacement progressif des véhicules et engins de piste thermiques par des modèles électriques (25% de la flotte depuis 2014).

En 2018, VINCI Airports a noué un partenariat avec l’Union nationale de l’apiculture française (UNAF), rejoignant ainsi le programme « Abeille, Sentinelle de l’environnement », qui mobilise sept de ses aéroports français.

UN ENJEU DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

VINCI Airports participe au développement économique des territoires, en concertation avec les collectivités et les autorités publiques. C’est une stratégie gagnant-gagnant puisque le trafic aéroportuaire dépend aussi du dynamisme local. Un axe clef est la création de terminaux d’affaires au sein de ses aéroports français, pour attirer une clientèle affaires parfois peu encline à des déplacements hors des plus grands centres économiques, mais aussi pour mieux satisfaire les besoins de mobilité des cadres et personnels d’entreprises locales. L’enjeu est particulièrement sensible pour les plateformes desservant des villes moyennes plus ou moins enclavées mais disposant d’un bassin industriel dynamique. L’entreprise spécialise les offres de ses aéroports, en fonction des contextes locaux mais aussi en organisant des réseaux régionaux comme pour ses cinq plateformes sud-est (Lyon-Bron, Chambéry Savoie Mont-Blanc, Grenoble Alpes Isère, Clermont-Ferrand Auvergne et Toulon Hyères), pour favoriser mutualisations et coopérations.

Un autre axe majeur d’action pour VINCI Airports est l’insertion professionnelle des personnes éloignées de l’emploi. Les emplois directs, indirects (travail intérimaire et sous-traitance) ou induits par les activités de l’entreprise contribuent au dynamisme territorial, ainsi que les efforts faits pour favoriser l’insertion professionnelle des personnes éloignées de l’emploi (chômeurs de longue durée, jeunes sans qualifications, notamment venant de quartiers marginalisés...). En 2018, il y avait ainsi 2 107 personnes travaillant en insertion pour 805 000 heures travaillées ; 30% environ ont été embauchées par le Groupe ou ses partenaires sous-traitants.

³ De de 1,11 kg équivalent CO2 par unité de trafic en 2014 à 0,9 kg en 2018.

L'AÉROPORT DE CLERMONT-FERRAND AUVERGNE : UNE DSP MOTRICE DE L'INSERTION PROFESSIONNELLE

Situé à six kilomètres du centre-ville de Clermont-Ferrand, l'ancien aérodrome d'Aulnat, créé en 1916 pour des raisons militaires, est transformé en aéroport en 1973, devenant alors un des plus modernes de France. De nouveau réaménagé en 2000, il bénéficie en 2011 d'une halte ferroviaire à proximité immédiate. Il est propriété du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne⁴, qui en a attribué en 2008 l'exploitation au groupement constitué à parité par VINCI Airports et Keolis.

Le contrat a été renouvelé en 2015. Il comprend l'exploitation, le développement aérien, l'entretien et la maintenance de la plateforme aéroportuaire (aérogare, pistes et équipements) ainsi que la gestion des surfaces commerciales. Le syndicat mixte finance un peu plus de la moitié du budget global de l'aéroport. Après quelques années difficiles, le nombre de passagers a franchi le cap de 400 000 passagers par an fin 2013 (431 000 en 2019). **L'aéroport est devenu le 24ème aéroport français et développe une activité diversifiée (passagers, fret, activité militaire, aviation d'affaires avec un terminal dédié depuis 2016). L'objectif est de près de 700 000 passagers d'ici à 2026.**

Le contrat de délégation de service public (DSP) de l'aéroport de Clermont-Ferrand a la particularité de disposer de clauses contractuelles pour l'insertion professionnelle : l'aéroport a été le premier, et reste le seul aéroport français à disposer de telles clauses. Selon ce contrat, 120 000 heures de travail doivent être réalisées par des personnes en difficulté d'accès à l'emploi pendant la durée du contrat, soit 10 000 heures par an (chômeurs de longue durée, jeunes sans qualification, bénéficiaires de minima sociaux comme le RSA, handicapés...).

L'aéroport dépasse ces objectifs contractuels et réalise en fait 14 000 heures par an. Pour cela, il travaille en coopération avec Pôle Emploi et le Plan local pour l'insertion et l'emploi (PLIE), afin de recruter les bénéficiaires et de proposer des parcours d'insertion individualisés prenant en considération l'ensemble des besoins des personnes. Chacune d'elles est soutenue dans ses démarches par un référent appelé « accompagnateur emploi ». Une partie des heures de travail en intérim et des emplois sous-traités sont mobilisés dans cet effort d'insertion professionnelle.

De manière générale, la politique de ressources humaines de l'entreprise favorise les promotions internes et les recrutements en CDI. Une VINCI Airports Academy a été créée, dédiée à la formation en interne au sein du groupe.

⁴ Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes, Clermont Communauté et Conseil départemental du Puy-de-Dôme

L'AERPORT DE LYON-SAINT EXUPÉRY, PIONNIER DANS LE DOMAINE DE L'ENVIRONNEMENT

Inauguré en avril 1975 par le président de la République Valéry Giscard d'Estaing, l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry a accueilli 11,7 millions de passagers en 2019. Sa capacité avait été doublée en 1989, puis il a successivement bénéficié de la gare TGV en 1994 et de l'ouverture d'un hub euro-régional par Air France en 1997. La CCI de Lyon crée en 2006 la société Aéroports de Lyon pour gérer les deux aéroports lyonnais et en concède en 2016 l'exploitation à VINCI Airports. Le trafic des aéroports de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron a progressé de 6,4% à fin 2019, grâce à l'ouverture de plus de 25 nouvelles lignes.

Un pôle Développement durable a été créé au sein d'Aéroports de Lyon au début des années 2000, pour répondre à une crise de confiance locale envers l'aéroport Lyon-Saint Exupéry, exprimée notamment par de nombreuses manifestations opposées à la création de trois pistes supplémentaires. Les plans d'action sont développés selon trois axes progressifs : la concertation et le dialogue, la gestion environnementale, la coopération économique et sociale avec le territoire. Dans un premier temps, la concertation entre l'aéroport et les citoyens a été mise en œuvre dans le cadre de Commissions consultatives pour l'environnement. Le dialogue devait être transparent, « sans faire de Green Washing », pour recréer un lien de confiance, casser les idées reçues et faire preuve de compétence.

Le système de gestion environnementale mis ensuite en place a conduit à des résultats probants, validés par l'acquisition de la certification ISO 14001, comme la réduction de 70 Gt d'équivalent CO2 des émissions en huit ans ou une baisse significative de la consommation d'eau. Ces résultats ont permis une meilleure confiance, même si des conflits subsistent au sujet des vols de nuit, ce qui a conduit à l'élaboration avec les élus d'une charte de coopération économique en 2012.

La politique environnementale de l'aéroport a été constamment renforcée depuis. En mai 2017, l'aéroport Lyon-Saint Exupéry obtient le certificat ACA 3+, niveau le plus élevé du programme ACA, référence mondiale pour le management des émissions de gaz à effet de serre, qui certifie sa neutralité carbone. Il est le seul à disposer de cette accréditation en France (35 seulement dans le monde). En décembre 2018, la certification Iso 50001 remise par l'AFNOR confirme la maturité du système de management de l'énergie et de l'amélioration de la performance énergétique.

Depuis 2011, l'électricité consommée par l'aéroport Lyon-Saint Exupéry est entièrement d'origine renouvelable : outre ses propres équipements, il s'approvisionne dans le cadre d'un partenariat

avec la CNR et EnAlp, qui garantit qu'autant d'électricité verte est mise sur le réseau français que la quantité d'énergie consommée. L'aéroport continue à réduire sa consommation d'énergie malgré le développement de ses installations et l'augmentation du trafic, sous le contrôle d'un responsable énergie. Un « Club carbone » a été créé pour impliquer toutes les parties prenantes dans la réduction des gaz à effet de serre et la compensation des émissions (4 600 tonnes de dioxyde de carbone compensées en 2017). **L'entreprise a diminué de 35 % les émissions de CO2 par passager entre 2013 et 2018.**

L'aéroport possède la certification "HQE Bâtiment Durable". Le trafic des avions a été réorganisé de façon à être moins polluant : un réaménagement des pistes a notamment permis de raccourcir les temps de roulage des avions. L'accessibilité par les transports en commun est de plus en plus développée, bien que le Rhônexpress reste coûteux et la gare TGV sous utilisée. Pour ce qui concerne l'eau, l'aéroport dispose de ses propres puits de captage et d'une autorisation de prélèvement annuel dans la nappe phréatique. La consommation se répartit entre 1/3 en eau potable 2/3 en eau de climatisation, rejetée à la nappe. Un ensemble d'actions sont mises en œuvre pour limiter les prélèvements (changement des équipements, comptages sectorisés, détection des fuites...), notamment pour le nouveau terminal inauguré en 2018.

En matière de gestion des déchets, une démarche a été engagée il y a plus de 10 ans pour les deux plates-formes de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron. Elle repose sur un système performant de tri et de valorisation des déchets (du déchet banal aux déchets industriels dangereux, les DID), et sur une Convention pour la gestion collective des déchets proposée aux entreprises partenaires. 35 d'entre elles ont déjà rejoint le programme, qui inclut par exemple la sensibilisation du personnel, la collecte des DID et une veille réglementaire.

L'AÉROPORT DE GRENOBLE, AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL

A Grenoble, la décision de construire un nouvel aéroport avait été prise dans le cadre de la candidature de la ville à l'organisation des Jeux olympiques d'hiver de 1968. L'aéroport de Grenoble-Saint-Geoirs, propriété du Conseil départemental de l'Isère, est renommé Aéroport Grenoble-Isère en 2004 dans le cadre de l'établissement d'une délégation de service public à la SEAGI (Société d'Exploitation de l'Aéroport de Grenoble-Isère) constituée par VINCI et Keolis.

En 2009 la DSP est attribuée à VINCI Airports et en 2016, l'aéroport devient Aéroport Grenoble Alpes Isère. Il est en 2019 le troisième aéroport de la région Auvergne-Rhône-Alpes et entretient un partenariat de déroutement réciproque avec l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. Son activité est fortement saisonnière, de décembre à avril, et porte sur des vols uniquement internationaux. En 2018, ses 350 000 passagers étaient à 80% britanniques. L'aéroport dispose d'un terminal affaires, qui répond à des besoins professionnels mais aussi

spécifiques variés (VIP ski avec présence d'un hélicoptère, transplantations médicales, vols sportifs...).

Le personnel compte 50 permanents et 350 saisonniers, recrutés autant que possible localement.

L'aéroport joue un rôle direct important pour le développement économique touristique, dans le cadre de sa DSP. Une réunion mensuelle a lieu entre le Conseil départemental et la direction de l'aéroport. Le partenariat a été renforcé en 2018 ; l'aéroport réalise notamment des actions de promotion du territoire et des stations de ski, et travaille avec les autres opérateurs à faciliter les transferts intermodaux pour l'accès à ces dernières. Il favorise la promotion des produits de terroir dans ses boutiques.

Comme tous les aéroports exploités par VINCI Airports, l'impact environnemental de l'aéroport de Grenoble fait l'objet d'une attention particulière. Un des objectifs les plus notables dans ce domaine concerne la biodiversité. **Pour préserver la biodiversité aviaire exceptionnelle de l'aéroport, de nombreuses actions sont menées :**

- des lieux de refuge pour les insectes et les oiseaux ont été créés
- un suivi régulier des inventaires aviaires est effectué par la Ligue de Protection des Oiseaux => 100 espèces d'oiseaux observées
- 4 ruches ont été installées ; récolte de 15kg de miel sur la saison 2018/2019 ;
- Zéro pesticide pour l'entretien des espaces

CONCLUSION

En charge d'une activité a priori peu propice à la préservation de l'environnement mais essentielle pour le développement des territoires métropolitains et régionaux, VINCI Airports a fait de ces deux thèmes des axes majeurs de sa stratégie. Les contrats de concession, ou délégation de service public, permettent d'organiser des actions en partenariat avec les collectivités territoriales et les autres parties prenantes. **La gestion d'un ensemble d'aéroports permet à l'entreprise de conduire des expérimentations avec certains puis de les généraliser, en favorisant les échanges d'expérience.**

En exploitant plusieurs plateformes dans un même espace régional, l'entreprise peut aussi rechercher, avec les collectivités, des complémentarités de trafic et de services en fonction des caractéristiques économiques des territoires. Cela évite des concurrences inutiles et favorise les synergies, au profit d'une meilleure structuration du développement régional.

Ce travail est issu d'entretiens qualitatifs de terrain réalisés auprès de représentants des aéroports de Grenoble, Clermont-Ferrand Auvergne et Lyon-Saint-Exupéry. En complément, des sources bibliographiques ont été utilisées : documents de communication de Vinci Airports.