

Aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc Pourquoi il faut arrêter sa gestion privée ?

Résumé

L'aéroport de Chambéry Savoie Mont Blanc est géré depuis 2004 par un groupement Vinci/Keolis, devenu Vinci Airports.

Ce groupe est la cible de critiques fondées sur 3 plans : la politique sociale, l'augmentation des frais de location et l'attribution scandaleuse de subventions.

Cet aéroport voit actuellement une forte augmentation du trafic, alors que la région axe sa politique de lutte contre le réchauffement climatique en occultant complètement l'existence d'un aéroport et donc l'incidence sur la qualité de l'air.

Le prétexte de vouloir faciliter le transport des 20% des clients de stations de ski qui se déplacent en avion est dépassé. Comment peut-on accepter sur notre territoire la suppression de lignes ferroviaires et l'augmentation des avions ?

Nos élus qui tolèrent l'augmentation du trafic aérien sur ce bassin si encaissé, déjà si pollué doivent apporter des justifications. Cette décision est contraire aux engagements qui doivent être pris pour réduire notre impact sur le réchauffement climatique.

Nos maires (toutes les agglomérations autour du lac et de Chambéry) et notre préfet doivent exiger une étude de la pollution sonore et atmosphérique (y compris l'impact sur les nuages). Cette étude doit être réalisée durant la période hivernale, en différenciant les jours avec fort trafic et peu de trafic. Il ne faut pas se contenter des moyennes annuelles !

Les alternatives existent : développer le train, même quand on vient d'Angleterre ou d'Allemagne. Pour aller plus loin encore, n'est-il pas plutôt temps de donner un avenir plus cohérent à cet espace géographique ? Ces terres fertiles peuvent faire l'objet d'un beau projet plus respectueux de l'environnement, porteur d'emploi, favorisant le circuit court (maraichage, corridor biologique, voie de bus Savoie Technolac - Chambéry).

Surement ces dernières lignes vont trop loin pour beaucoup de lecteurs, en revanche **l'analyse documentaire** qui suit met en avant les **incohérences** de la gestion de l'aéroport, en désaccord total avec les engagements que notre région doit prendre pour respecter les accords du GIEC. **L'Etat ne doit plus être complice** et doit reprendre la concession de l'aéroport de Chambéry Savoie Mont Blanc pour une maîtrise publique et réfléchir à son intégration dans les projets du Plan Climat Air Energie Territorial des communes de Savoie.



Photo : C. Peybernes

1. Historique

L'aéroport du Bourget-du-Lac a été construit en **1934** à des fins militaires et civiles (réf. 2). En 1960 il est transformé pour accueillir des touristes dans les stations de ski. En 1990 il est modernisé pour recevoir les JO d'Alberville de 1992.

En 2004 la chambre de commerce et d'industrie de la Savoie cède la gestion au groupement VINCI/Keolis.

En 2016, **l'aéroport est renommé Chambéry Savoie Mont Blanc**.

En 2017/2018 une étude est réalisée pour optimiser la piste (réf. 1 et réf. 4). Les atterrissages sont désormais et augmentent ainsi le trafic de 9,9% en 2018.

2. Gestion à l'encontre d'une logique sociale & économique

Vinci est critiqué pour les raisons suivantes : en 2004, le Bourget-du-Lac est le premier aéroport confié à Vinci avec Grenoble et Clermont Ferrand (réf. 6). Depuis il a acquis 12 aéroports Français dont St Exupéry. « Vinci récupère des dividendes deux à trois fois supérieurs au montant des bénéfices réalisés, en piochant dans les trésoreries ...

Réduction de charges d'un côté – notamment de personnel – et augmentation des recettes de l'autre, sur les parkings ou sur les loyers payés par les aéroclubs...

De fait, les petits poucets du ciel que sont Clermont-Ferrand, Chambéry ou Grenoble affichent une faible rentabilité. Mais ils présentent un avantage pour l'exploitant : ils sont subventionnés. Et pas qu'un peu...

Autres exemples : pour l'aéroport de Chambéry, le département de Savoie a investi 20 millions d'euros entre 2004 et 2013, quand Vinci a mis moitié moins.

A Chambéry, les recettes extra-aéronautiques ont bondi de 17 % en 2018, grâce à des « re-facturations de prestations » et à la « hausse contractuelle des AOT ». Il s'agit de l'augmentation des loyers payés par les locataires de la plateforme : loueurs de voitures, commerce et... aéroclubs. Depuis 2016, Vinci a entamé un bras de fer avec ces derniers, occupants historiques des aéroports au point de menacer la survie de certains.».

3. Trafic

Au niveau National :

Le trafic aérien augmente de 5% par an

Aéroport du Bourget-du Lac – Chambéry Savoie Mont Blanc

Il gère plus de **200 000 passagers**, principalement l'hiver.

Le trafic de cet aéroport représente 20% du nombre total de passagers qui rejoignent les Alpes en avion.

La fréquentation annuelle des stations de ski étant de 10 millions de visiteurs, dont 7 millions de skieurs et 2 millions d'étrangers, cet aéroport représenterait moins de 1% des visiteurs de stations de ski et 2% des étrangers.

L'aéroport de Chambéry a un trafic commercial saisonnier (réf. 1) : du 15 décembre au 30 avril.

C'est en moyenne 11 000 mouvements IFR par an (vols réguliers + vols d'affaire).

10 lignes régulières directes vers l'Europe ainsi que de ses vols charters ski opérés par une vingtaine de tour-opérateurs principalement britanniques, scandinaves et russes.

Ce trafic est principalement le week-end (du jeudi au dimanche), soit 17 week-end.

C'est le **3^e aéroport d'affaire** en hiver derrière les aéroports de Le Bourget et de Nice (réf. 3).

Toujours d'après réf. 1, on compte 13 gros charters par jours, 42 vols /jours et 150 mouvements par jours lors des samedis d'affluence pour le ski.

La nouvelle gestion des pistes (note d'octobre 2018) permet d'augmenter les plages horaires (plus de restrictions de nuits) et d'avoir 6 arrivées et 6 départs par heure. Soit un mouvement toutes les 5 minutes (réf. 1).

D'après l'analyse des données UFA (réf. 5), il y aurait une moyenne de 29 passagers par vol commerciaux (charters) et il a été compté sur une journée de samedi qu'il y a une moyenne de 7 passagers par vol d'affaire.

L'aéroport affichait en 2016 un taux de remplissage des avions à 80%, mais il est difficile de savoir comment sont aménagés les avions (un même type d'avion d'affaire peut être aménagé pour 80 ou 10 places).

Entre 2013 et 2014, on note une augmentation de 41% des vols commerciaux (+ 2 602 des vols d'affaires, charters, avion nolisé : affrété pour le transport à la demande).

En comparaison, l'augmentation du nombre total de passagers empruntant cet aéroport de Chambéry représente 3,45% (515 passagers supplémentaires).

On a alors du mal à comprendre le taux de remplissage annoncé.

Les chiffres 2019 ne sont pas encore disponibles, mais d'après réf. 1, le nombre de vols est en augmentation sur 2019 et 2020.

Pour décembre 2019 et janvier 2020, on observe que les avions d'affaire de capacité 10-12 places transportent régulièrement un passager seulement (qui part à Courchevel en hélicoptère ensuite). Les plages horaires le week-end sont de 6h à plus de 23h avec en journée des laps de temps de 5, voir 4 minutes entre 2 vols. En hauteur au niveau des hameaux du Bourget-du-Lac ou de Voglans, le **bruit est incessant**, dû à l'atterrissage, le décollage, la mise en piste, la mise au parking, et même les appareils au sol qui laissent tourner le moteur.

Cette observation est confirmée par la note en réf. 1d'octobre 2018, consultable sur le site du ministère de la transition écologique et solidaire. Elle décrit la possibilité d'utiliser le coté Sud pour atterrir pour augmenter le trafic. La mise en place de cette nouvelle procédure de gestion du trafic permet, d'après cette note d'augmenter le nombre d'arrivée : 6 par heure (idem pour le départ). Et « il n'y a plus de restriction d'utilisation de la piste 18 pour les départs de nuit ». L'aéroport est donc en cours d'augmentation du trafic :

- **Un mouvement toutes les 5 minutes (un départ ou une arrivée)**
- **Le trafic de nuit est dorénavant toléré**

Par temps de brouillards, les avions sont détournés sur Grenoble et St Exupéry. Ces aéroports ont donc la capacité d'accueil.

Pourquoi avoir augmenté la possibilité de recevoir de nouveaux avions alors que le nombre de passagers diminue et que Saint Exupéry peut les accueillir ?

4. Quel public ?

Vinci Airports se vante lui-même d'avoir en 2016 rénové son terminal pour « accueillir la clientèle haut de gamme ». C'est 1% des touristes des stations de ski.

Il s'agit donc d'un tourisme très limité, très aisé.

5. Environnement & Santé

Au niveau National :

Le trafic aérien augmente de 5% par an

Un aéroport en France est responsable de 3,5% de la pollution atmosphérique. Ceci du au trafic aérien, au décollage, atterrissage et roulage au sol, mais aussi à tous les équipements au sol.

Il est responsable de 5% du réchauffement climatique

Il est 40 x plus polluant que le train

Il est plus polluant qu'une voiture à remplissage complet.

ADEME : « À titre d'exemple, des questions se posent sur l'exonération du kérosène alors que l'avion émet jusqu'à 40 fois plus de CO₂ que le train par kilomètre parcouru et par personne transportée. Or, le secteur aérien représente environ 3,5 % des émissions de gaz à effet de serre de la France (réf. 13) ».

Les jets privés polluent 20 fois plus qu'un avion « normal ».

Sur le site réf. 14, le calcul de la pollution d'un trajet peut être évalué. Sur un vol Manchester-Chambéry :

Un avion privé type Piper PA28 : un passager pollue 3 fois plus qu'un A320.

Un avion A 320 : le passager pollue 7,5 fois plus qu'un trajet en Train/Bus.

Les références actuellement utilisées ne prennent pas compte de tous les polluants réels que génère le trafic aérien et datent de 2016 alors que le trafic augmente chaque année.

Une étude Allemande constate que les avions **augmentent la masse nuageuse**, ce qui impacte l'intensification des averses réf. 12. **Les nuages bas ont aussi une conséquence sur l'accumulation de certains polluants au sol.** Ce facteur est préoccupant dans notre région puisque notre site est connu, en particulier en période hivernale, par son brouillard persistant.

Notre site est particulièrement propice à stocker la pollution, de par le relief alentour.



Chambéry Savoie Mont Blanc

Il n'y a pas de mesure d'air autour de l'aéroport.

L'agence ATMO, référencée pour les mesures de qualité d'air par le ministère de la transition écologique et solidaire a installé 3 stations de mesures de qualité d'air sur le bassin Chambéry-Aix-les-bains :

- Au niveau du périphérique urbain au niveau du tunnel de la Cassine
- Au niveau d'une rue passante à Chambéry-le-Haut
- Au niveau d'une rue passante à Chambéry (rue Pasteur)

Aucune mesure de qualité d'air sur le trajet du trafic aérien n'est accessible sur le net.

Les stations actuelles ne sont pas adaptées pour réaliser une étude sérieuse sur la pollution du transport aérien. Elles sont incomplètes, ne permettent pas de visualiser une évolution sur plusieurs années antérieures, durant la période hivernale. Pour 2019 (seule année accessible au pas mensuel) on observe que les valeurs mesurées (dioxyde d'azote, monoxyde d'azote, PM 10, PM 2,5) sont les plus fortes en janvier et février (réf. 16, et graphiques en fin de doc).

Les notes préfectorales du bassin Chambérien et les engagements de la région suivent et les directives nationales qui sont axées sur la diminution du trafic routier, sur l'incitation des citoyens aux modes de déplacement doux, mais n'abordent jamais le thème de l'aéroport et du trafic aérien.

Il en est de même dans le rapport de diagnostic du Grand Chambéry pour le **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)**. Ce rapport est très généraliste, ne permettant aucune analyse, et ne mentionnant jamais ni les avions, ni les aéroports.

Le PCAET de Grand Lac publie un diagnostic qui aborde de manière très général le transport aérien, se basant sur les mesures du laboratoire ATMO qui, à notre connaissance ne travaille que sur des moyennes annuelles et comme mentionné plus haut, les stations référencées se trouvent sur les routes telles que la VRU de Chambéry ou les grands boulevards. Ce diagnostic affirme que le transport aérien serait responsable de 2% des émissions de CO₂ dues au transport.

Ce diagnostic a le mérite de présenter des chiffres mais ils s'avèrent très généralistes et non à jour. Après analyse il s'agit des chiffres globaux de l'ensemble de la région Auvergne-Rhône-Alpes. En ce qui concerne l'évolution du trafic aérien, ce diagnostic rend la mariée plus belle en s'arrêtant à l'année 2013, où on constate un trafic en baisse. Ce n'est pas sérieux puisque ce rapport datant de 2018 aurait dû montrer qu'en 2014, le trafic a augmenté de 41%, et qu'il n'a jamais baissé bien au contraire.

Le diagnostic PCAET de Tarentaise Vanoise est bien plus intéressant à exploiter. De nombreux graphiques explicites permettent des analyses et il ressort que le transport des personnes est responsable de la pollution atmosphérique à hauteur de 49,4%, dont 31% de la part du transport aérien.

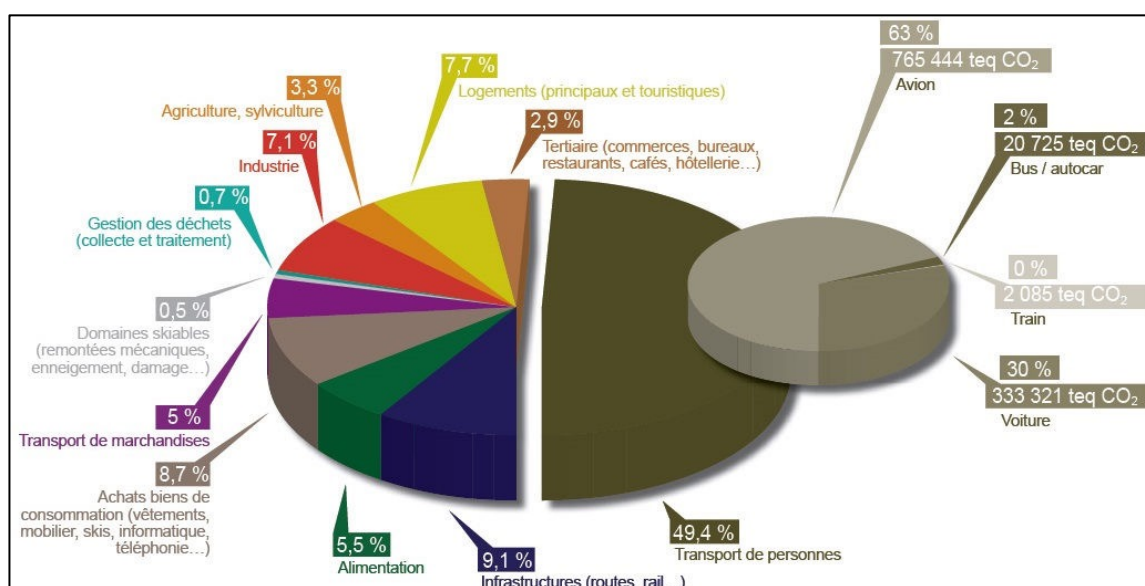
Si on considère que la part des touristes qui viennent en avion depuis l'aéroport de Chambéry est de 20%, cet aéroport serait responsable de 6% des émissions de GES sur cette étude Tarentaise.

L'aéroport de Chambéry représente donc 12% des émissions GES dû au transport des personnes, pour faciliter l'accès des 1% des touristes qui se rendent au ski.

On est loin de la référence nationale (3,5%), ou des 2% annoncé par Grand Lac.

Rappelons que ce chiffre ne prend pas compte de la spécificité des avions atterrissant sur l'aéroport de Chambéry (un grand nombre d'avions de luxe peu remplis), ni de la pollution au sol.

Bilan général des émissions de GES en Tarentaise



Source :

Assemblée du Pays Tarentaise Vanoise - Projet de PCAET Tarentaise - Diagnostic - Octobre 2016

Pollution augmentée

Par temps de brouillard, les avions sont détournés sur Grenoble et St Exupéry. Certains de ces avions détournés redécollent dans la journée pour déposer les clients sur Chambéry. Nous sommes là dans la configuration maximale de l'émission de pollution atmosphérique, puisqu'on fait décoller et atterrir un avion pour un voyage de 70 km, alors que 2 bus affrétés auraient permis de faire le trajet en moins de temps (normalement les bus arrivent à rouler même dans la brume).

D'après les sources gouvernementales le transport aérien fait partie des sources polluantes à diminuer.

« Les émissions du transport aérien, maritime et fluvial ne représentent pas une contribution importante à l'échelle régionale mais peuvent constituer des sources d'émissions localement significatives. » réf. 17.

D'un autre côté, les efforts de VINCI Airports sont encouragés par le département de la Savoie (Réf. 19) : « L'aéroport renforce ses engagements environnementaux...l'aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc a ainsi renouvelé son accréditation carbone, mis en place un nouveau contrat de tri de déchet et installé 3 ruches sur la plate-forme. En interne, un guide des éco-gestes a été créé pour sensibiliser le personnel et diminuer l'impact de chacun au quotidien. » Est-ce sérieux un département qui applaudit la mise en place de 3 ruches alors que l'aéroport est responsable d'au moins 3,5% de la pollution atmosphérique ?

Gestionnaire de l'aéroport pour le compte du Département, le groupe Vinci Airport s'est fixé un objectif de réduction de 60% de son empreinte carbone d'ici 2030.



La contribution de VINCI Airports pour l'environnement, mise en valeur par le département de la Savoie (Réf. 19)

L'ADEME doit être entendue par notre gouvernement et nos élus locaux : pour aller au sport d'hiver, il faut utiliser les transports en commun comme le bus ou le train.

Il ne faut pas suivre les conseils de ce site par exemple, qui propose aux « usagers » des avions d'affaire de verser une contribution suivant la pollution de leur appareil et du nombre de passager, à un organisme qui aidera à la fabrication de fours à faible consommation en Afrique. Oui, il y a un calculateur performant pour ces riches usagers, pour continuer à polluer notre vallée en bonne conscience :

<https://www.pro-sky.com/fr/actualites/2016-01-23-calculateur-de-co2-enfin-de-la-transparence-pour-les-jets-prives-167/> .

Les questions que je me pose :

1/ Quand il y a des alertes pollution, le trafic aérien est restreint également (pas à ma connaissance). Pour les voitures, l'arrêt préfectoral du 2 novembre 2017 permet au Préfet de Savoie de mettre en place la circulation restreinte, dès lors que le niveau 2 d'alerte pollution de l'air est atteint (réf. 8).

2/ Aucune mesure de qualité de l'air autour de l'aéroport de Chambéry, ni de mesure de bruit (depuis les Catons, Voglans...). Sur Chambéry, il ne faut pas se réduire à 2 mesures par an, mais par exemple à des mesures le mardi, le samedi, sur 2 périodes hivernales.

3/ L'hiver, la couverture nuageuse stagne sur ce secteur Bourget-du-Lac – Voglans. Il est reconnu que le trafic aérien augmente ce phénomène. Y'a-t-il eu une étude sur l'influence de l'aéroport sur notre secteur ?

4/ Comment a été pris la décision d'augmenter le trafic et de réduire les restrictions horaires ?

6. Sécurité des populations

Les formateurs Français et même au États-Unis affirment que l'atterrissage sur l'aéroport de Chambéry Savoie Mont Blanc est dans les simulateurs de vol, car réputé pour être un site à risque. L'augmentation du trafic et l'augmentation des charters augmente forcément l'occurrence d'un accident aérien.

Sources consultées

- réf. 1 : Gestion du trafic aérien à Chambéry, art du 03/10/2018 : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/gestion-du-traffic-aerien-chambery>
- réf. 2 : L'histoire de l'aéroport : <https://www.privatefly.fr/vol-prive/chambery-airport-A1865>
- réf. 3 : Aéroport Chambéry Savoie Mont-Blanc : quinze ans de concession ; *La vie nouvelle* ; 13/12/2019 : <https://www.la-vie-nouvelle.fr/dernieres-nouvelles/aeroport-chambery-savoie-mont-blanc-quinze-ans-de-concession/>
- réf. 4 : Vers une optimisation de la capacité de Chambéry, l'hiver prochain ; *Aerobuzz* ; 27.06.2017 par GERARD DAVID <https://www.aerobuzz.fr/transport-aerien/vers-optimisation-de-capacite-de-chambery-lhiver-prochain/>
- réf. 5 : Wikipédia : [Liste des aéroports les plus fréquentés en France](#) ; source « [Résultats d'activité des aéroports français](#) » [archive], sur aeroport.fr, Union des aéroports français (consulté le 4 avril 2019) : <https://www.aeroport.fr/view-statistiques/chambery-savoie>
- réf. 6 : *Enquête. Aéroports d'Auvergne-Rhône-Alpes : Vinci s'enrichit sur le dos du contribuable* ; Site AntiK ; 24/10/2019 ; Isabelle JARJAILLE : <https://www.anti-k.org/2019/10/30/enquete-aeroports-dauvergne-rhone-alpes-vinci-senrichit-sur-le-dos-du-contribuable/>
- réf. 7 : *Aix avenir* Article non daté ; Nuisances sonores : à vous d'agir ! ; Auteur : Fabienne Pegaz http://aixavenir.free.fr/public/index.php?option=com_content&view=article&catid=3:billets-dhumeur-des-elus&id=151:-nuisances-sonores-a-vous-dagir-
- réf. 8 : Grand Chambéry : [mesures sur le trafic routier](#) : <https://www.grandchambery.fr/1837-zone-de-circulation-differenciee-et-vignette-crit-air.htm>
- réf. 9 : Les mythes sur le transport aérien ; réseau action climat <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/06/cinq-mythes-sur-le-transport-aerien.pdf>
- réf. 10 : Paris Match : [prendre l'avion est-il un privilège](#) : <https://www.parismatch.com/Actu/Environnement/Prendre-l-avion-est-il-un-privilege>
- réf. 11 : Gouv.fr : [plan de prévention du bruit en Savoie](#) http://www.savoie.gouv.fr/content/download/24222/187873/file/PPBE-2013-2018_Annexe_AP_2018-0262.pdf
- réf. 12 : L'impact des traînées d'avion va tripler d'ici 2050 ; Futura sciences ; <https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/rechauffement-climatique-rechauffement-climatique-impact-trainees-avion-va-tripler-ici-2050-74902/>; Céline DELUZARCHE et Floriane Boyer le 07/02/2019
- réf. 13 : ADEME <https://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/dossiers-comprendre/dossier/transition-ecologique-comment-faire-a-quoi-doit-servir-taxe-carbone>
- réf. 14 : Calcul de la pollution par transport : <https://www.energie-environnement.ch/maison/transports-et-mobilite/mobility-impact>
- réf. 15 : Calculateur de CO2 par Pro sky pour reverser une compensation carbone : <https://www.pro-sky.com/fr/actualites/2016-01-23-calculateur-de-co2-enfin-de-la-transparence-pour-les-jets-privés-167/>
- réf. 16 : Carte des stations de mesure de qualité d'air et mesures par station : <https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/donnees/accés-par-station>
- réf. 17 : Sources de pollution en Rhône-Alpes : <https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/article/sources-de-pollution>
- réf. 18 : Cinq mythes sur le transport aérien : <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/06/cinq-mythes-sur-le-transport-aerien.pdf>
- Réf. 19 : https://www.savoie.fr/web/psw_38985/l-aeroport-renforce-ses-engagements-environnementaux
- réf. 20 : Diagnostic du Plan Climat Air Energie Territorial de Grand Chambéry : <https://www.grandchambery.fr/2559-plan-climat-air-energie-territorial-pcaet.htm>
- réf. 21 : Diagnostic du Plan Climat Air Energie Territorial de Grand Lac : <https://grand-lac.fr/wp-content/uploads/2019/08/PCAET-Grand-Lac-1-Diagnostic-2018.pdf>
- réf. 22 : Diagnostic du Plan Climat Air Energie Territorial de Tarentaise Vanoise : <https://www.tarentaise-vanoise.fr/domaine-energie-climat/#climat-air-energie>
- réf. 23 : Les mouvements sur l'aéroport sont consultables sur <https://www.flightradar24.com/> (sauf certains vols privés et hélicoptères)

Définition des avions commerciaux de type :

- **Avion passager** : Spécialement conçus pour le transport des passagers. Certains appareils sont mixtes avec une cabine « passager » et une cabine « fret » au-dessus du plancher
Avion charter : avion affrété pour le transport à la demande.
Avion de ligne : avion assurant le service, sur une ligne régulière, aussi bien de passagers que de fret.
Avion nolisé : avion affrété pour le transport à la demande.



Photo : C. Peybernes

A320 atterrissant sur l'aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc

- **Avion d'affaire** : Appareils semblables au "haut de gamme" de l'aviation de tourisme ou au "bas de gamme" de l'aviation commerciale. Ils sont obligatoirement multi moteurs pour être aptes au vol sans visibilité. Un avion d'affaire permet de transporter quelques passagers, de l'ordre d'une dizaine ou moins. Les conditions de confort sont parfois luxueuses.

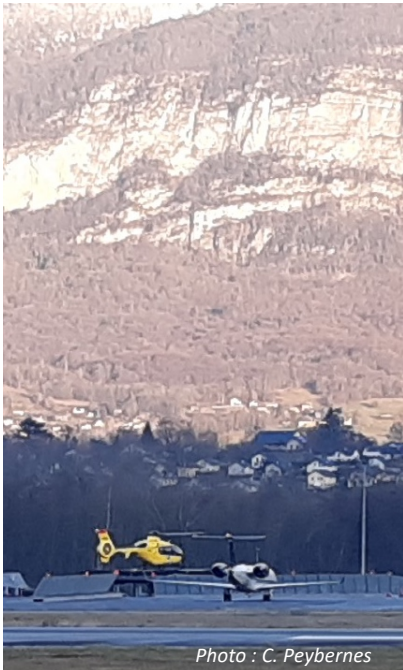


Photo : C. Peybernes



Source : www.bombardier.com

L'occupant du Global 6000 (Bombardier) en provenance de Hambourg s'envole en hélicoptère à destination de Courchevel (source photo extérieure : C. Peybernes et photo intérieur : www.bombardier.com)

Implantation de l'aéroport Chambéry Savoie Mont Blanc :

Sur les communes du Bourget-du-Lac, du Vivier-du-Lac, de la Motte Servolex et de Voglans, entre les massifs de Chartreuse (1930 m), des Bauges (1550 m) et de l'Épine (1490 m).

Source : Géoportail.fr

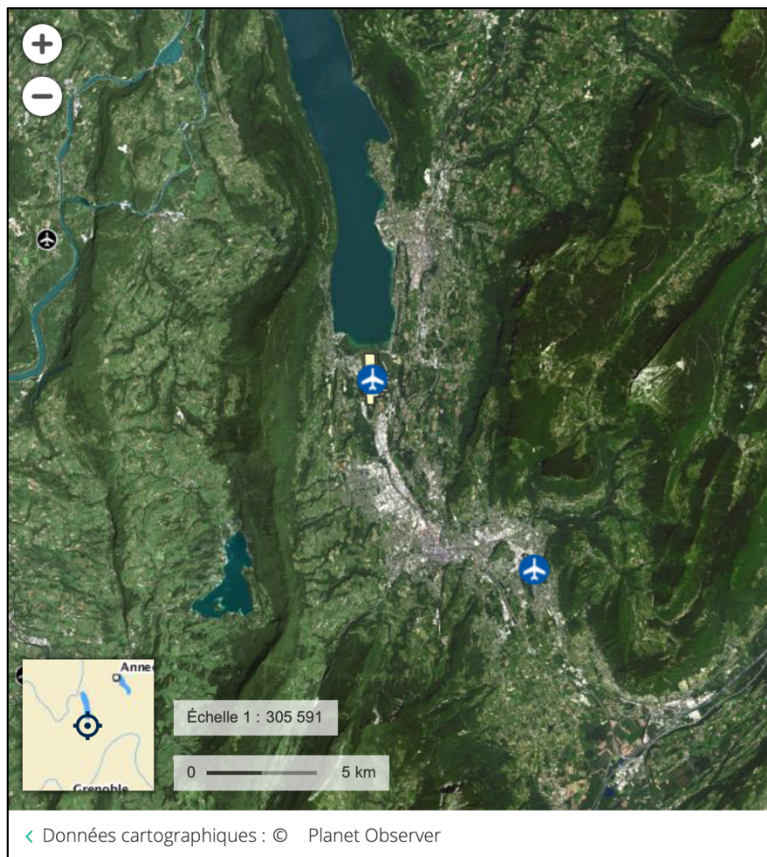
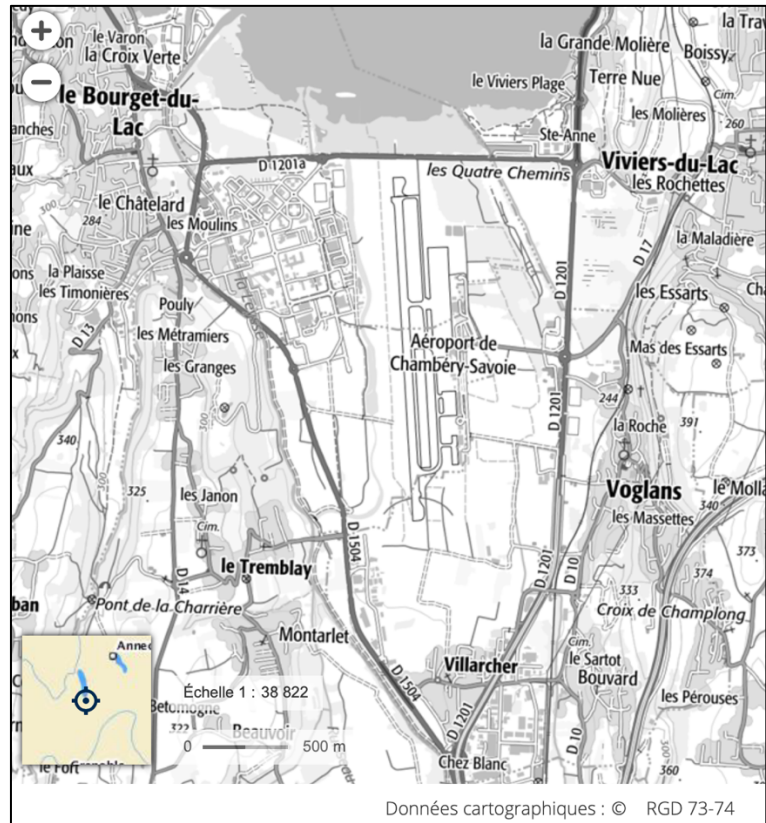
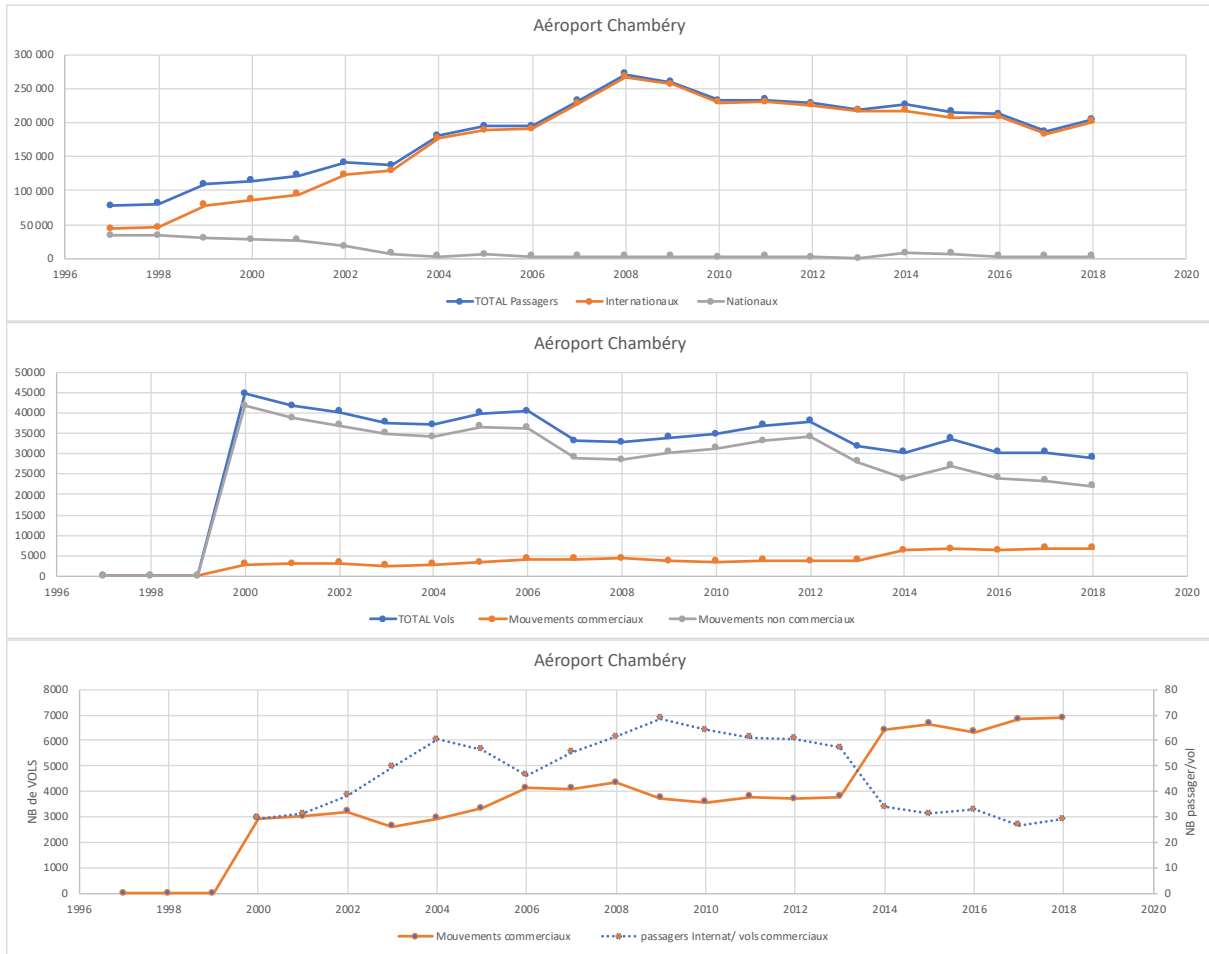


Photo : C. Peybernes

Graphiques :

Trafic aérien UFA (réf. 5)



Stations de mesure de qualité d'air entre Aix-les-Bains et Chambéry (réf. 16)

