

# Aéroport de Tours

Quand notre argent s'envole | #GardonsLesPiedsSurTerre





# Le collectif #GardonsLesPiedsSurTerre

Le collectif #GardonsLesPiedsSurTerre rassemble ANV-COP21 Tours, Les Désobéissants Tours, Extinction Rebellion Tours, Greenpeace Tours et Résistance Climatique en vue d'obtenir la fin des subventions publiques au transport de passagers sur l'aéroport de Tours-Val de Loire.

**L**uttant contre le changement climatique et les atteintes à la biodiversité, promouvant les alternatives écologiques et démocratiques, nos organisations agissent en investiguant sur les problèmes systémiques et leurs

solutions, en sensibilisant et informant le grand public et les élus, ainsi qu'en faisant pression sur les décideurs. Pour cela, la désobéissance civile non-violente fait partie de nos modes d'action, tout comme les stands d'information, les réunions publiques, le lobbying et les contenus médiatiques.

## Chiffres clefs

**1** compagnie aérienne : Ryanair

**3** collectivités financeuses

**3 637 000 €**/an de subventions publiques

**2 385 600 €**/an d'argent public donné à Ryanair

**9 000 000 €** de travaux supplémentaires à financer

**4 600** mouvements commerciaux par an

**160** mouvements liés aux greffes du CHRU par an

« Face aux combats menés par nos organisations, l'aéroport de Tours-Val de Loire constitue une aberration climatique et sociale, qui gaspille l'argent public dans un mode de transport touristique de l'ancien monde. Il faut arrêter les frais au plus vite ! » Simon du collectif #GardonsLesPiedsSurTerre

**Notre collectif invite à signer la pétition :**

<https://agir.greenvoice.fr/petitions/stop-aux-subventions-et-au-developpement-de-l-aeroport-de-tours>



# LE TRANSPORT AÉRIEN DE PASSAGERS : UN LUXE BIEN ÉLOIGNÉ DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

L'aviation civile représente au moins 5 % de l'impact climatique attribuable aux activités humaines selon le GIEC tout en ne profitant qu'à une minorité, aisée, de la population mondiale. Si on prend l'objectif de l'accord de Paris sur le climat au sérieux, il est donc évident qu'il faut réduire le nombre de passagers-km. Pourtant (avant la crise sanitaire) ce chiffre augmentait de 6 à 7 % par an depuis 2010. Le trafic aérien poursuivait sa hausse en France également ! Ces chiffres annoncent un doublement du trafic total en à peine plus de 10 ans.

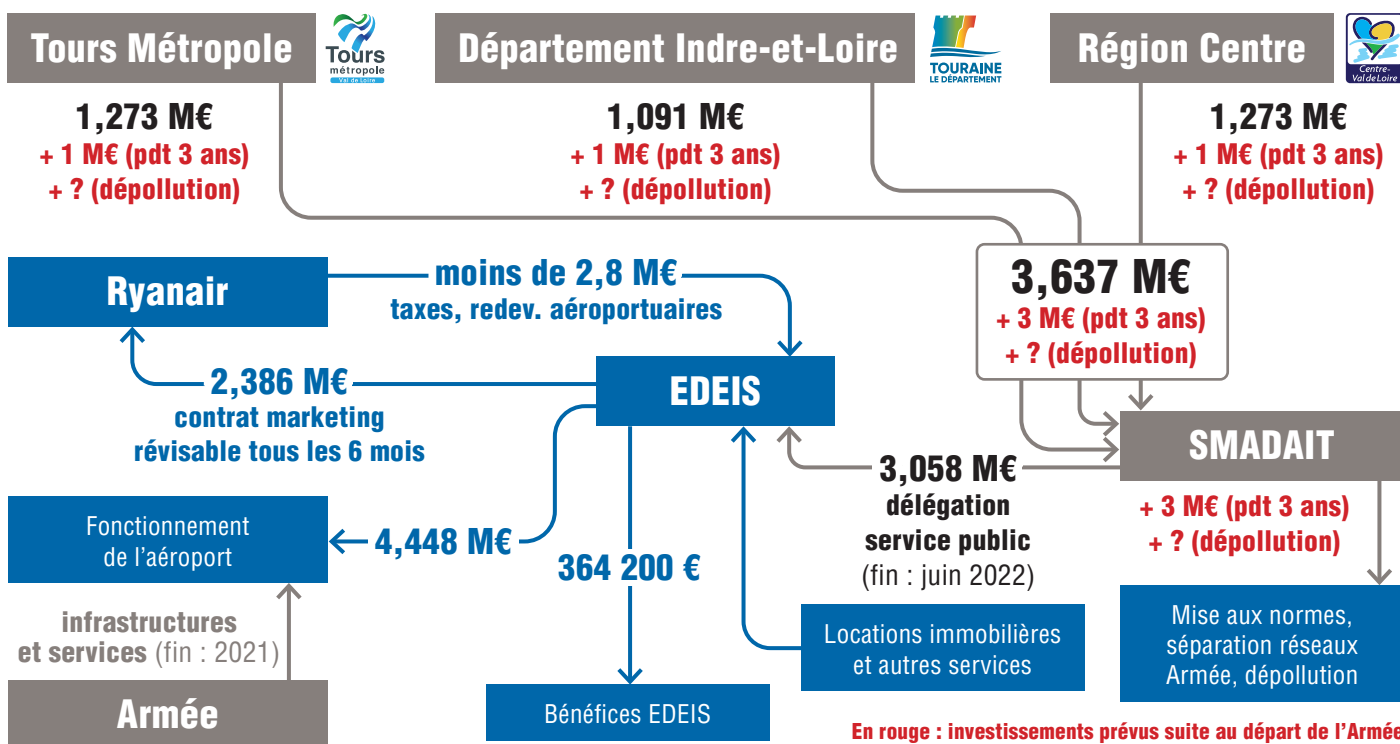
Un Français émet en moyenne 11,9 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> par an. Pour ne pas dépasser les 2 °C de réchauffement climatique, il faut limiter nos émissions à 1,7 tonne par habitant par an. Un aller-retour Paris-Marrakech représente 1 tonne à lui seul. Comment imaginer construire un modèle durable sans être capable de remettre en question l'aviation dans nos vies ? Ce constat devrait pousser les collectivités à mettre en place des transports du quotidien écologiques et accessibles à tous, et ne plus mettre un sou dans le transport aérien de passagers. Et pourtant...

## RYANAIR : UN MODÈLE ÉCONOMIQUE GAVÉ D'ARGENT PUBLIC

Pour financer l'aéroport, la Métropole de Tours, le Département d'Indre-et-Loire et la région Centre-Val de Loire

dotent habituellement un syndicat mixte (SMADAIT) de 3 637 000 €/an. Cet argent sert en majorité à subventionner

la compagnie Ryanair, qui reçoit chaque année 2 385 600€ sous la forme d'un contrat « marketing et mesures incitatives ».



Dans le même temps, le bénéfice net pour l'exercice comptable 2018-2019 de Ryanair s'est monté à 1,02 milliard d'euros. Bien qu'il soit sûrement plus faible dans les années à venir du fait de la crise actuelle, il n'en reste pas moins que

l'argent public sert aujourd'hui à verser plus de 2,3 millions d'euros à Tours, à une entreprise extrêmement polluante, peu respectueuse des droits sociaux et qui fait d'énormes bénéfices ! Le patron de Ryanair a de quoi être heureux !

condamnées par la justice, notamment à Pau et à Strasbourg. Il s'agirait en fait de subventions déguisées » (Elie Patrigeon, *L'Express*, 18/02/2011). Actuellement la Chambre Régionale des Comptes Centre-Val de Loire se penche sur le cas de l'aéroport de Tours, une affaire à suivre !



Déjà en 2011 on pouvait lire dans un article : « Reconnues officiellement, les "aides marketing" sont censées recouvrir des prestations en nature - publicité sur les sites internet des aéroports, par exemple (...). Problème, ces contributions ont été jugées "floues et à la limite de la légalité" par plusieurs Chambres Régionales des Comptes et même

### PETIT BONUS

L'argent a continué à être versé à Ryanair en pleine crise sanitaire, alors que les avions étaient cloués au sol... sûrement nos élus avaient-ils trop d'argent et ne savaient-ils pas quoi en faire ?

# UN DÉPART DE L'ARMÉE QUI VA NOUS COÛTER CHER



DR

Fin 2020, l'Armée qui occupait la base aérienne 705 de Tours, est partie. Or, Tours était un des seuls aéroports certifiés par l'Armée. Après son départ, l'aéroport a 6 mois pour se certifier conforme aux normes européennes. Une mise aux normes qui va coûter cher : environ 9 millions d'euros en 3 ans pour les travaux (séparation des réseaux, clôtures, sécurité aéroportuaire, sécurité incendie...). Une fois encore, c'est l'argent public qui finance, chaque collectivité (Métropole, Département et Région) ayant voté 3 millions d'euros supplémentaires, en plus du million annuel pour subventionner Ryanair

et le fonctionnement de l'aéroport. De plus, il va falloir financer une équipe de pompiers et de gendarmes sur place.

## PETIT BONUS

La dépollution du site. Grande inconnue de cette mise aux normes, qui va payer la dépollution du site de l'Armée ? On ne sait pas encore combien cela va coûter et si l'État contribuera. Les terrains donnés pour 1 euro symbolique pourraient s'avérer un cadeau empoisonné.

## UN AÉROPORT QUI APPORTE PEU DE BÉNÉFICES AU TERRITOIRE

Plusieurs chiffres intéressants ressortent de l'enquête clientèle réalisée en 2015 pour l'aéroport de Tours en sondant 1000 passagers.

- **70%** partent en voyage quand 30% viennent à Tours (import). Dans le transit de l'aéroport de Tours, il y a donc deux fois plus de personnes qui quittent le territoire que de personnes qui y entrent.
- **60%** des passagers à l'import seraient quand même venus en région Centre-Val de Loire si l'aéroport n'existait pas ! Il reste donc 40% des 30% de passagers à l'import, soit seulement 12% des passagers qui viennent dans la région grâce à l'existence de l'aéroport.
- **47%** des passagers à l'import sortent de la région pendant leur séjour (Paris, Angers, Le Mans, autres...).
- **40%** seulement des passagers à l'import résident à hôtel, au camping ou en location meublée, les autres logeant chez leurs amis, famille ou en résidence secondaire.
- Pour ceux qui partent : **70%** seraient partis vers la même destination si l'aéroport n'existait pas. **60%** indiquent prendre parfois l'avion à Paris.

On comprend donc qu'avec la proximité de Paris (Roissy Charles-de-Gaulle > Saint-Pierre-des-Corps = 1h50 en direct en TGV), l'aéroport de Tours n'a pas une grande utilité. Les gens qui veulent venir en région Centre peuvent venir en passant par Paris et même chose pour ceux qui souhaitent partir. D'ailleurs, les autres compagnies ne s'y sont pas trompées et, malgré les grands efforts des directeurs successifs, aucune ne souhaite venir à Tours. Nous sommes donc captifs de la bonne volonté de Ryanair, seule compagnie qui, grassement subventionnée par notre argent, n'a aucune raison de s'en aller. On peut aussi se demander quelle serait l'impact économique de 3 millions d'euros par an supplémentaires investis dans l'écotourisme local, plutôt que dans Ryanair !

## PETIT BONUS

L'analyse des retombées économiques de l'aéroport, ou comment faire mentir les chiffres. Une « enquête passagers », réalisée en 2015 annonce des retombées économiques mirobolantes de 19,7 millions d'euros ! L'analyse des calculs en montre les nombreux biais :

- Les dépenses des passagers entrants ont été surestimées (sondage sur des fourchettes larges et élevées, donc peu représentatives).
- Les dépenses des passagers entrants ont été appliquées à l'intégralité des passagers entrants (alors que 60% déclarent être hébergés gracieusement, certainement ceux qui ont séjourné le plus longtemps).
- Ces dépenses sont effectuées en partie à l'extérieur de la région pour près de 50% des entrants.
- L'impact négatif des 60% de voyageurs sortant de Touraine n'est pas pris en compte.
- Les dépenses de 60% des entrants ne sont pas attribuables à l'aéroport car ils seraient venus par un autre moyen si l'aéroport n'existait pas.

**Et pourtant certains élus osent utiliser ce chiffre dans leur argumentation.**



yakaygo



## L'ENQUÊTE PASSAGERS

Une « enquête passagers », réalisée en 2015 utilise les chiffres présentés ci-dessus de la façon suivante : « 30 % des passagers venant sur le territoire par l'avion, les passagers déclarent dépenser en moyenne 55 euros par jour et avoir une durée de séjour de 13 jours en moyenne. »

EDEIS fait donc une simple multiplication de 30 % des passagers (soit 27 600 en 2015) x 55€/j x 13j = 19,7 millions€. Selon EDEIS, cela représenterait donc un bénéfice bien important « comparé » aux 2,5 millions de subventions offertes à Ryanair.

**Comment ne pas voir l'amateurisme d'une telle étude :** une surestimation des dépenses, attribuées sans distinction à l'ensemble des passagers entrants. Et pourtant certains élus osent utiliser ce chiffre dans leur argumentation.

**Primo :** pour estimer les dépenses, les personnes en charge de l'étude demandent aux gens de choisir des

fourchettes pour leurs dépenses (logement, alimentation, transport, autres...). Pour chacune de ces catégories entre 78 % et 88 % des personnes choisissent la fourchette minimale. Mais la fourchette minimale proposée se situe entre 100 et 500 euros pour l'hébergement et entre 100 et 300 euros pour les autres catégories. Ainsi il est impossible de déclarer dépenser moins qu'en moyenne 300 euros pour l'hébergement. **Pourtant 60 % des personnes déclarent résider chez des amis, de la famille, dans un logement prêté.**

Un exemple donc assez évident de manipulation des chiffres.

**Secundo :** en prenant en compte, en plus de cette manipulation malhonnête de l'estimation des dépenses, que les gens qui restent le plus longtemps dans la région sont sûrement ceux qui résident dans leur famille, que l'aéroport fait aussi partir des voyageurs (2 fois plus) qui auraient également dépensé de l'argent pendant leurs vacances sur le territoire et que 60 % des personnes seraient venues même sans aéroport... on comprend que l'intérêt économique est bien moindre que ce chiffre mirobolant mais mensonger de 19,7 millions d'euros de « retombées économiques ».

## LE TRANSPORT DE GREFFES N'EST PAS SUBVENTIONNÉ

Le CHRU de Tours possède un service de transplantation (greffe et prélèvement) d'organes. Actuellement, les greffons de cœur et de foie ont une durée de conservation courte en dehors d'un corps, respectivement 4h et 8h. L'activité de transplantation doit donc se faire rapidement, dès qu'un donneur compatible est identifié dans un hôpital partenaire. Pour cela, le CHRU de Tours utilise (entre autres moyens de transport) la piste de l'aéroport de Tours pour accueillir les avions transportant les greffons et l'équipe médicale dédiée à la transplantation. La présence d'un aérodrome à Tours facilite donc l'activité de transplantation,

notamment cardiaque et hépatique d'après le chef de service Jean-Christophe Venhard.

Cette activité représentait environ 160 mouvements par an en moyenne sur les 5 dernières années, contre près de 4 600 mouvements commerciaux.

Contrairement aux propos de certains élus, les subventions publiques versées à l'aéroport de Tours ne sont pas, et n'ont jamais été, destinées au transport aérien de greffons. Les subventions financent les infrastructures d'un aéroport de tourisme, ainsi que les lignes Ryanair ; on profite de ces infrastructures pour y faire transiter des greffons.

Le chantage portant sur l'arrêt de l'activité transplantations du CHRU si l'on venait à supprimer les subventions à Ryanair ne tient pas. Les collectivités pourraient directement subventionner l'activité de transports sanitaires au lieu de subventionner Ryanair.

### PETIT BONUS

Il faut noter que ces vols sanitaires doivent s'acquitter des taxes et redevances aéroportuaires, sans défraiement par les collectivités locales, à la différence des vols Ryanair.



# SMADAIT : UNE GOUVERNANCE OPAQUE ET PEU DÉMOCRATIQUE

Le Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement de l'Aéroport International de Tours-Val de Loire (SMADAIT) collecte les subventions et administre l'aéroport de Tours. Sa gouvernance est assurée par 3 élus de chaque collectivité :

Les réunions du SMADAIT sont théoriquement ouvertes au public, mais il n'y a aucune communication des dates de réunions, ordres du jour, relevés de décisions, etc. Dans les faits la gouvernance du SMADAIT se fait à huis clos. Il est notoire que les autres élus des collectivités méconnaissent le fonctionnement du SMADAIT, l'allocation des subventions et leurs montants. Lors des assemblées des trois collectivités. Lors des assemblées des trois collectivités, les délibérations concernant l'aéroport sont votées sommairement sans débat.

## Tours -Métropole



Bruno Fenet  
(Président)



Emmanuel  
Denis



Annaelle  
Schaller

Les trois collectivités se sont engagées à verser au SMADAIT des subventions dont le montant est inscrit dans ses statuts (dotations statutaires). Aucune ne peut modifier sa participation sans l'accord des autres. Les dissensions entre les collectivités conduisent mécaniquement à la continuité du financement public de l'aéroport et de Ryanair.

## Département Indre-et-Loire



Patrick  
Michaud



Dominique  
Lemoine



Cécile  
Chevillard

## Région Centre-Val de Loire



Pierre  
Commandeur



Mélanie  
Fortier



Sabrina  
Hamadi

## PETIT BONUS

Nous nous demandons si les élus qui ont voté fin 2020 le doublement des subventions à l'aéroport, sans réel débat, en pleine urgence sanitaire, alors que les avions sont cloués au sol, étaient bien conscients des montants engagés ?

Actions nationales de désobéissance civile non violente sur les aéroports français en 2020.





# C'EST LE MOMENT DE FAIRE BOUGER LES CHOSES

Plusieurs raisons font que nous sommes dans une période cruciale pour choisir si *oui ou non* nous souhaitons continuer notre fuite en avant climaticide et dispendieuse avec l'aéroport de Tours :

- › La crise sanitaire actuelle va devenir une crise économique durable. Il va falloir faire des choix importants en matière de budget des collectivités. La crise climatique, elle, reste toujours bien réelle.
- › Actuellement (fév. 2021) seuls 2 vols/semaine sont maintenus pour Porto. Les autres destinations (Marseille, Dublin, Marrakech, Figari, Londres) sont à l'arrêt. A-t-on vraiment besoin que ces vols touristiques repartent ?

- › La délégation de service public avec EDEIS qui gère l'aéroport doit être reconduite (ou non) en juin 2022. Une fois signé, le contrat engage sur 10 à 15 ans.
- › Le contrat « marketing » avec Ryanair est remis en jeu tous les 6 mois. Là encore, il est possible de ne pas le renouveler.
- › La reconversion ou le reclassement des travailleurs de l'aéroport doivent être anticipés, de manière concertée, afin de protéger leurs droits sociaux.
- › Les élections régionales et départementales vont avoir lieu cette année. Peut-être est-ce le moment de faire comprendre au monde politique que nous voulons changer de logiciel !

Pour toutes ces raisons, notre collectif invite à signer la pétition : <https://agir.greenvoice.fr/petitions/stop-aux-subsventions-et-au-developpement-de-l-aeroport-de-tours>



**Les crises sanitaires et environnementales nous indiquent le chemin à suivre pour assurer des conditions de vie durables à chacune et chacun d'entre nous. Et ce chemin ne va pas dans le sens des subventions à Ryanair : rejoignez-nous pour agir !**

# Aéroport de Tours

Quand notre argent s'envole | #GardonsLesPiedsSurTerre

## Contacts presse

Paul pour ANV-COP21 Tours

[tours@anv-cop21.org](mailto:tours@anv-cop21.org)

07 69 65 57 99



Courriel du groupe local

d'Extinction Rebellion

[tours@extinctionrebellion.fr](mailto:tours@extinctionrebellion.fr)



Anaël Biger pour Greenpeace Tours

[gl.tours@greenpeace.fr](mailto:gl.tours@greenpeace.fr)

06 82 89 36 23



DR

### SOURCES UTILISÉES DANS CE DOCUMENT :

- 2019 – Rapport annuel de délégation de service public année 2018 – Aéroport Tours Val de Loire – EDEIS
- 2015 – Enquête clientèle 2015 et impacts économiques Aéroport Tours Val de Loire – Dossier de Presse – Syndicat mixte Aéroport Tours Val de Loire
- 2020 – Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le développement de l'Aéroport International Tours Val de Loire – RÈGLEMENT INTÉRIEUR
- 2020 – Convention de financement par le Département pour l'entretien et la réalisation de travaux neufs d'aménagement de l'Aéroport International de Tours.
- 2020 – Convention de financement par la Région pour l'entretien et la réalisation de travaux neufs d'aménagement de l'Aéroport International de Tours.
- 2020 – Convention de financement par la Métropole pour l'entretien et la réalisation de travaux neufs d'aménagement de l'Aéroport International de Tours.
- 2011 – Que vaut Ryanair sans les subventions? - Elie Patrigeon - L'Express  
[https://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/que-vaut-ryanair-sans-les-subventions\\_1348322.html](https://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/que-vaut-ryanair-sans-les-subventions_1348322.html)  
<https://reseauactionclimat.org/dossiers/dossier-aerien-climat/>