

SCHÉMA SECTORIEL ÉQUIPEMENTS GÉRÉS

&

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SOMMAIRE

I. CONTEXTE RÉGIONAL	5
A. Enjeu	5
B. Besoins des entreprises	8
C. Exigences légales et réglementaires	9
D. Cadre politique et relationnel régional	10
II. CARTOGRAPHIE	11
A. Aéroports	11
B. Ports	14
C. Infrastructures	15
D. Centres d'affaires et de congrès	16
E. Pépinières, immobilier d'entreprise	16
III. ANALYSE DE L'OFFRE	17
A. Aéroports	18
B. Ports	19
C. Centres d'affaires et de congrès	20
D. Pépinières, immobilier d'entreprise	20
IV. PROPOSITIONS D' ACTIONS REGIONALES	21
A. Aéroports	21
B. Ports	22
C. Infrastructures	23
D. Centres d'affaires et de congrès	24
E. Pépinières, immobilier d'entreprise	24
V. INDICATEURS	24
VI. ANNEXES	
Ce document rassemble les schémas sectoriels sans leurs annexes. Une version complète avec annexes est disponible sur aquitaine.cci.fr	

ÉDITO

Le schéma sectoriel équipements gérés et aménagement du territoire de la CCI Aquitaine analyse les équipements et infrastructures gérés par les CCI d'Aquitaine (aéroports, ports, etc.) tout en prenant également en compte les différents équipements non directement gérés par le réseau des CCI, mais ayant un fort impact sur le territoire régional.

Le périmètre couvert par ce schéma, au-delà des ports et aéroports, concerne aussi tous les domaines touchant à l'immobilier d'entreprise gérés par les CCI, qui sont autant de projets porteurs de valeur ajoutée sur les territoires.

Enfin, le schéma a également souhaité se pencher sur les infrastructures de communication, qui sont pour les chefs d'entreprise l'un des facteurs clé d'attractivité du territoire, avec la volonté de développer un nombre limité d'infrastructures de communication qui doivent concentrer les énergies et les lobbyings pour faire de l'Aquitaine une terre où il fait bon vivre et entreprendre à moyen terme.

L'un des objectifs du schéma a été de bien prendre en compte les modifications de temps de parcours engendrés par la LGV Tours-Bordeaux sur le territoire aquitain à compter de 2017, afin de renforcer l'accessibilité de la région Aquitaine pour en consolider son attractivité durable via tous les modes de transport.

Ce schéma a été l'occasion d'un travail partenarial fort, associant une commission d'élus de toutes les CCI, croisée avec un groupe réunissant les techniciens des CCI et Directeurs d'équipement.

Suite à l'adoption de ce schéma, le 11 octobre 2012 en Assemblée Générale de la CCI Aquitaine, la priorité a été donnée à des actions impliquant différentes CCI et qui se veulent réalisables dans le courant de la mandature.



Vincent Panier

Président de la commission

« équipements gérés et aménagement du territoire »

Ce schéma, élaboré au plan régional, doit décrire les équipements et infrastructures gérés par les CCI d'Aquitaine. Il définit dans ce domaine l'organisation du réseau consulaire, les modalités de gouvernance et les champs de collaboration pertinents à mettre en place.

Il doit, par ailleurs, prendre en compte les différentes infrastructures non directement gérées par les Chambres de Commerce et d'Industrie, mais ayant un impact fort sur le territoire régional.

Il doit être élaboré en cohérence avec les schémas pilotés par le Conseil régional d'Aquitaine, tels que le SRDE (Schéma Régional de Développement Economique), le SRIT (Schéma Régional d'Infrastructures de Transport) et le SRADDT (Schéma Régional d'Aménagement et Développement Durable du Territoire) qui ont été adoptés par le conseil régional au cours des dernières années.

PÉRIMÈTRE CONCERNÉ PAR CE SCHÉMA

La CCI Aquitaine, dans le cadre du schéma "Equipements gérés", a souhaité analyser les équipements portuaires ou aéroportuaires gérés par les Chambres de Commerce et d'Industrie, mais également aborder d'autres équipements tels que les centres de congrès ou les pépinières qui représentent une part importante de l'activité des CCI. Cependant, si la cartographie et l'analyse de l'offre de ces équipements sont bien intégrées dans le présent schéma sectoriel, pour des raisons de cohérence stratégique, les actions qui en relèveront seront intégrées respectivement dans la politique régionale de communication et le schéma sectoriel appui aux entreprises et développement durable.

Par ailleurs, compte tenu de la place de l'Aquitaine au niveau des échanges entre l'Europe du Nord et la Péninsule Ibérique, les CCI d'Aquitaine ont souhaité inclure dans ce schéma une analyse sur les grands projets d'infrastructures prioritaires et nécessaires au développement et à l'attractivité de la région.

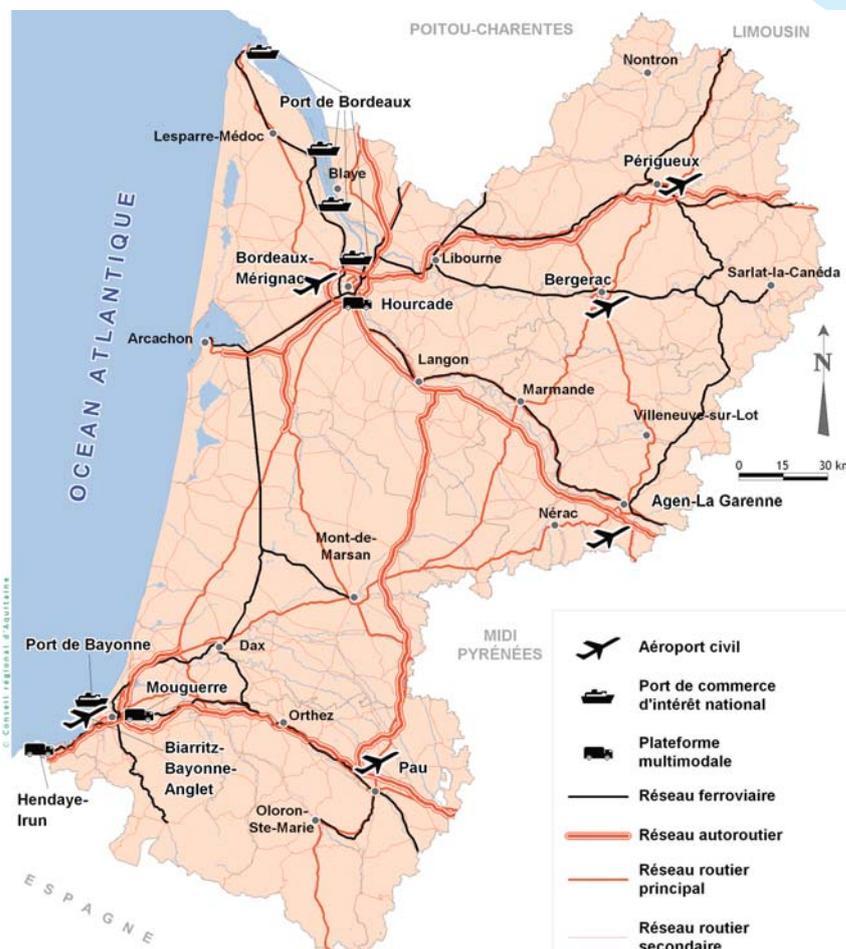
I CONTEXTE RÉGIONAL

A - ENJEU : RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ DE LA RÉGION AQUITAINE AFIN DE CONSOLIDER SON ATTRACTIVITÉ

Il s'agit ici d'un enjeu double puisque le développement d'infrastructures efficaces devra se faire en prenant en compte les exigences du développement durable, au risque sinon de mettre à mal l'attractivité naturelle du territoire aquitain, un de nos atouts clés. L'accroissement du report modal - et notamment le report de la route vers le transport ferroviaire ou maritime - répond parfaitement à cette double exigence et permettrait de limiter les nuisances liées au transport routier sur la dorsale littorale Nord-Sud, déjà saturée.

Région située à la périphérie du cœur économique de l'Europe, dont le centre de gravité se déplace vers l'Est, l'Aquitaine accuse un important retard en matière d'infrastructures de transport modernes et efficaces, condition nécessaire à son attractivité et son accessibilité.

Principales infrastructures de transport en Aquitaine (2012)



Source : Aquitaine en Chiffres 2011

UN RESEAU FERROVIAIRE ET ROUTIER ARRIVANT A SATURATION

UNE DORSALE NORD-SUD EQUIPEE, MAIS SATUREE

L'Aquitaine a la particularité de concentrer les flux de transport, de voyageurs comme de marchandises sur la dorsale littorale Nord-Sud.

Cet axe cumule un trafic de transit international en provenance de la Péninsule Ibérique et un trafic local lié à l'attractivité démographique du littoral et à la connexion entre les deux ensembles urbains les plus dynamiques : l'espace Bordeaux-Arcachon et la conurbation Bayonne-Anglet-Biarritz.

L'ensemble des territoires de cet axe Nord-Sud subit des nuisances en termes de congestion, bruits, et pollution, sans contrepartie positive.

Les travaux menés par la CERTA (Cellule Economique Régionale des Transports d'Aquitaine) montrent que « même dans le cas où tous les projets d'infrastructures de transport terrestre en Aquitaine sont réalisés conformément aux décisions du CIADT (Comité Interministériel de l'Aménagement et Développement du Territoire) du 18 décembre 2003, les hypothèses de croissance de trafic fondées sur les prévisions de développement économique démontrent que « le réseau routier commence à manifester des signes d'insuffisance à l'horizon 2025 et le réseau ferroviaire ne pourra absorber plus de 7 % de la demande totale d'acheminement des marchandises ».

De plus, il est à noter que le projet de contournement autoroutier de l'agglomération de Bordeaux, initialement prévu dans le CIADT de 2003 a été depuis annulé par le gouvernement en 2008.

UNE ZONE INTERIEURE PARTICULIEREMENT ENCLAVEE

Le devenir des territoires ruraux aquitains est affecté par la combinaison de la polarisation métropolitaine et de la littoralisation accélérée du territoire. La partie Est de l'Aquitaine souffre d'un sous-équipement et d'une mauvaise accessibilité qui pénalisent le développement économique et l'attractivité de ses territoires.

Le défaut d'infrastructures locales et de connexion aux grands équipements régionaux (gares TGV, aéroports majeurs) compromet les perspectives de développement de ces territoires.

Des projets d'infrastructures sont en attente de décision tels que la mise à 2x2 voies express sous forme concédée de la RN21 de Limoges aux Pyrénées.

DES AEROPORTS SOUMIS AUX BOULEVERSEMENTS DU TRANSPORT AERIEN DE PASSAGERS

Le territoire aquitain comporte six aéroports, de taille et d'importance variables :

- Un aéroport d'envergure internationale¹ : Bordeaux-Mérignac,
- Trois aéroports régionaux : Biarritz-Anglet-Bayonne, Pau-Pyrénées et Bergerac-Dordogne-Périgord,
- Deux aéroports à Obligation de Service Public (OSP) : Agen-La-Garenne et Périgueux-Bassillac.

Ils participent au rayonnement économique de l'Aquitaine comme outils de développement du tourisme, de l'activité économique et d'ouverture vers l'international et représentent un levier de désenclavement des territoires, notamment dans les zones les plus rurales.

Les aéroports vont être confrontés dans les années à venir à des facteurs qui vont profondément faire évoluer les pratiques du transport aérien :

- Les compagnies « non historiques » et l'avenir de leur modèle. A l'échelle de la France et de l'Aquitaine leur développement apparaît comme incroyablement rapide - elles représentent à ce jour 28% du trafic aquitain- mais elles n'ont fait en réalité que commencer à rattraper en France le niveau qu'elles avaient déjà atteint dans les autres pays,
- Les contraintes réglementaires renforcées pour améliorer la sécurité face à des menaces de toutes sortes,
- Les contraintes environnementales. Elles induisent dans les aéroports des logiques de rupture, qui pourraient les faire évoluer vers le remplacement des « petits avions » pour des moyens, voire des gros porteurs ; elles sont également encadrées par des législations fortes qui entraînent toute la chaîne économique de l'aéronautique (de la R&D aux fournisseurs) à travailler autrement.

A cela s'ajoute pour l'Aquitaine l'arrivée de la LGV en 2017 à Bordeaux qui va fortement concurrencer le transport aérien de passagers vers la capitale et en particulier vers Paris-Orly.

Dans ce contexte de mutations importantes, la question des aéroports aquitains, de leur économie, de leur rôle et de leur avenir en pleine concertation avec les autorités compétentes apparaît comme cruciale.

¹ D'après le décret n° 2005-1070 du 24 août 2005

DES PORTS INSUFFISAMMENT CONNECTÉS

Le développement d'une stratégie multimodale suppose que les trois modes de transport, la route, le fer et la mer soient parfaitement connectés. Or ce n'est pas le cas à ce jour en Aquitaine, tout particulièrement pour le port de Bordeaux.

La réalisation des Lignes à Grande Vitesse va permettre de libérer des sillons sur les lignes classiques et -selon la logique préconisée par le Grenelle de l'Environnement- de mieux relier les ports aquitains au réseau ferré. La mise en place d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité permettrait la massification du trafic de marchandises sur certaines lignes et un recours accru aux services portuaires de la région.

Bien que principalement dédiés au transport des marchandises, les ports peuvent également constituer une porte d'entrée pour l'accueil de croisiéristes. L'Aquitaine, grâce à son potentiel touristique pourrait attirer de nouvelles lignes de bateaux de croisière.

B - BESOINS DES ENTREPRISES

L'ACCESSIBILITÉ INTERNATIONALE EST LE PREMIER FACTEUR DE CHOIX D'IMPLANTATION D'UNE ENTREPRISE DANS UN TERRITOIRE DONNÉ

Ernst & Young a interrogé plus de 210 investisseurs étrangers ayant conduit un projet d'implantation en France en vue de connaître les facteurs clés du territoire français.

Quels sont les facteurs clefs pour le choix d'une implantation d'une entreprise ?

Quels sont les facteurs clefs pour le choix d'une implantation d'une entreprise ?



Source : Baromètre Ernst & Young de l'Attractivité du site France 2011 (207 répondants)

La construction de projets LGV notamment Tours-Bordeaux et Grand Projet de Sud Ouest renforceront l'accessibilité des différents territoires ce qui est un atout majeur dans un contexte international des échanges.

ENQUÊTE DES CCI D'AQUITAINE : LES ATTENTES DES CHEFS D'ENTREPRISE

A l'occasion de leur enquête de conjoncture de janvier 2012, les CCI d'Aquitaine ont interrogé les entreprises régionales sur l'impact de l'arrivée de la LGV sur leur activité et leur territoire. 395 entrepreneurs ont accepté de donner leur avis.

La majorité des chefs d'entreprise interrogés entrevoit des perspectives positives liées à l'arrivée de la LGV :

- Pour le développement de leur activité
66 % envisagent de conquérir de nouveaux marchés. Ce chiffre atteint 75 % dans les entreprises de plus de 50 salariés.
- Pour le transport de leurs marchandises
Plus de 80 % des entreprises espèrent accroître l'utilisation du fret.
- Pour l'emploi
Pour 53 % des entreprises, la hausse de l'activité impulsée par la LGV devrait conduire au recrutement de nouveaux collaborateurs. A noter que ces prévisions concernent particulièrement l'industrie (56 % d'opinions positives) et les services (60 % d'opinions positives).
- Pour le tourisme
Selon 85 % des entreprises interrogées, la LGV améliorera considérablement l'image du territoire et 90 % des entrepreneurs prévoient une fréquentation touristique en hausse.

Source : Enquête CCI d'Aquitaine - traitement CCI Aquitaine 2012

C - EXIGENCES LÉGALES ET RÉGLEMENTAIRES

Loi du 23 juillet 2010 :

Art. L. 710-1. : *Les établissements [...] du réseau des chambres de commerce et d'industrie ont chacun, en leur qualité de corps intermédiaire de l'Etat, une fonction de représentation des intérêts de l'industrie, du commerce et des services auprès des pouvoirs publics ou des autorités étrangères.*

Article L711-33 : *Les CCIR peuvent être consultées par l'Etat, la Région et leurs établissements publics sur toute question relative à l'activité et au développement économique, à la formation professionnelle, à l'aménagement du territoire et à l'environnement.*

Dans ce cadre, la CCI Aquitaine participe à différentes instances, commissions, groupes de travail dans le domaine de l'aménagement du territoire et notamment : le Comité Régional des Transports, Voies Navigables de France, Groupement Intérêt Public du Littoral Aquitain, Conseil Maritime de la Façade Atlantique Sud, Grands Projets du Sud Ouest, etc.

D - CADRE POLITIQUE ET RELATIONNEL RÉGIONAL

La loi stipule que « *les CCIR [...] sont associées à l'élaboration du SRADT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire)* ».

En 2008 et 2009, les CCI d'Aquitaine ont apporté leur contribution au SRADT et au Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT), coordonnés par le Conseil régional.

Le SRADT a pour objectif de définir les défis de la région en matière d'aménagement du territoire et de développement durable sur les vingt ans à venir.

Le SRIT est un document définissant la stratégie de la Région en matière de transports à moyen et long terme.

L'objectif prioritaire de ce schéma, est "d'optimiser les réseaux et équipements existants et de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre acteurs, en prévoyant, si nécessaire, soit le développement des capacités des infrastructures existantes, soit la réalisation d'infrastructures nouvelles". Il doit constituer un instrument de coordination et de cohérence en matière de déplacements des personnes et des biens afin de répondre au mieux aux besoins.

Sur les 10 engagements retenus par le SRIT 2011-2015 Aquitaine, 4 sont tout particulièrement l'émanation des attentes du monde économique aquitain en termes d'infrastructures :

- Plan rail de régénération des voies d'ici à 2020,
- Connexion de l'ensemble de l'Aquitaine au réseau ferroviaire à grande vitesse national et européen et de toutes les agglomérations aquitaines entre elles par un service ferroviaire à grande vitesse régional d'ici 2020,
- Report de 20 millions de tonnes de marchandises par an de la route vers le transport ferroviaire d'ici 2020,
- Plan de concertation pour les aéroports.

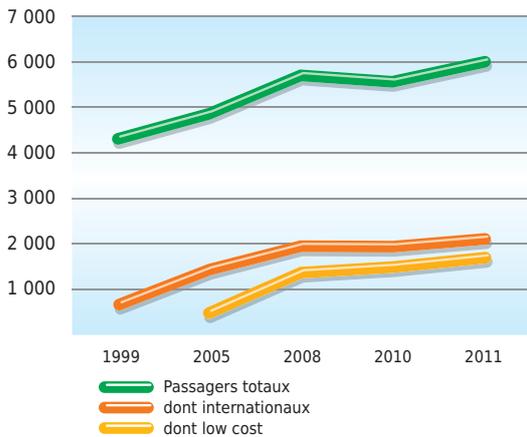
II CARTOGRAPHIE

NB : Une description détaillée de chaque équipement se trouve en annexe de ce schéma. Voir le document complet sur aquitaine.cci.fr

A - AÉROPORTS

1 Flux de voyageurs (air)

Trafic aquitain (en milliers de passagers)



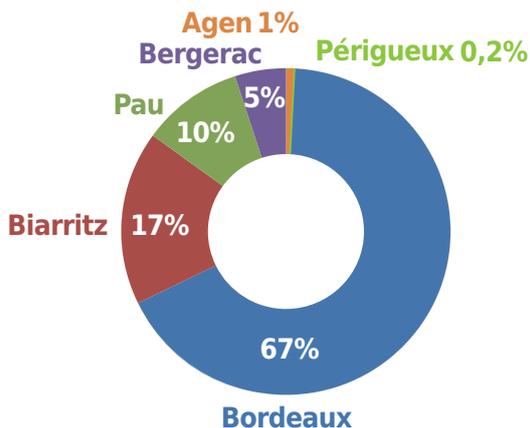
Source : aeroports.fr, traitement CCI Aquitaine

Le trafic régional aquitain a crû de 40% de 1999 à 2011. De 2008 à 2010, on observe un contexte difficile lié à la conjonction de la crise économique mondiale, de l'épisode du volcan islandais et de la hausse du prix des carburants. En 2011, le trafic passager reprend significativement à la hausse.

Comme relevé précédemment, on observe le développement de l'activité des compagnies non historiques qui réalisent désormais 28 % du trafic en Aquitaine. Ce chiffre est l'expression d'une volonté locale de certains aéroports (Pau, Bergerac, Biarritz) de se développer fortement par ce biais, notamment sur les destinations anglo-saxonnes. Conséquence de ce développement des compagnies low cost, les vols internationaux représentent désormais 35 % du trafic contre 15 % il y a 10 ans.

Bordeaux, qui occupe la 8^{ème} place des aéroports français, concentre les deux tiers du trafic aquitain.

Part des différents aéroports dans le trafic aquitain (2011)



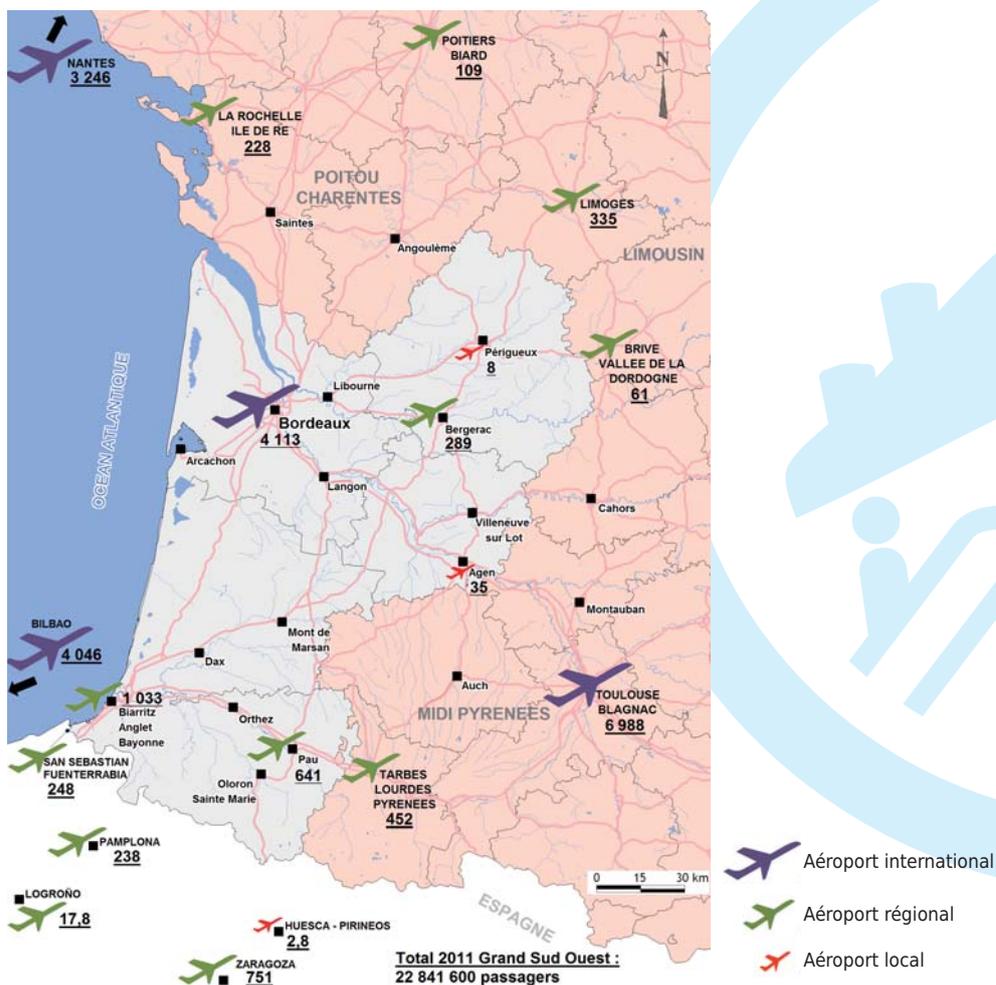
Source : aeroports.fr, traitement CCI Aquitaine

2 Tableau de synthèse de l'offre des CCI pour les aéroports

	Agen	Bergerac	Bordeaux	Biarritz	Pau	Périgueux
Propriétaire	Syndicat Mixte de l'Aéroport d'Agen (SMAD)	Syndicat Mixte Air Dordogne	Etat	Syndicat Mixte d'Aménagement et d'Équipement de l'Aéroport de Biarritz (SMAEAB)	Syndicat Mixte de l'Aéroport Pau-Pyrénées (SMAPP)	CCI Dordogne
Gestionnaire	SMAD	CCI Dordogne	Société Anonyme Aéroport de Bordeaux Mérignac (SA ADBM)	SMAEAB	CCI Pau Béarn	Ville de Périgueux
Actionnaires	CCI de Lot-et-Garonne Chambre de Métiers et de l'Artisanat de Lot-et-Garonne Conseil Général de Lot-et-Garonne Communauté d'agglomération d'Agen	CCI Dordogne Conseil Général de la Dordogne Ville de Bergerac Ville de Périgueux	Etat CCI de Bordeaux Conseil régional d'Aquitaine Conseil Général de la Gironde CUB Ville de Bordeaux Ville de Mérignac	CCI Bayonne Pays Basque Conseil Général des Landes Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques Agglomération Côte-Basque Adour Commune de Saint-Jean-de-Luz	Conseil régional d'Aquitaine Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques Communauté d'Agglomération Pau-Pyrénées Communauté de Communes de Lacq 15 Communautés de Communes du Béarn	(<i>Financeurs</i>) CCI Dordogne Conseil Général de la Dordogne Communauté d'Agglomération périgourdine Ville de Périgueux Ville de Boulazac "La voie des airs"
Rôle de la CCI	Actionnaire à 15 %	Gestionnaire Actionnaire à 20 % Durée de la concession : 5 ans	Membre de la SA Actionnaire à 25 %	Membre du SMAEAB Actionnaire à 30 %	Gestionnaire de la plate-forme	Propriétaire Financeur
Nombre de lignes (au 30/06/2011)	1	15 dont 14 low cost	60 dont 29 low cost	15 dont 7 low cost	7	1
Trafic passagers 2011 (en milliers)	35	289	4 113	1 033	641	8
Échéance fin concession	Sans objet	Fin 2012	Fin 2037	Sans objet	Fin 2015	

Source : aeroports.fr, traitement CCI Aquitaine

Cartographie de l'offre du Grand Sud-Ouest



Source : CCI Aquitaine, traitement CCI Libourne

La commission « équipements gérés & aménagement du territoire » a choisi de ne pas se limiter aux frontières administratives de l'Aquitaine afin de faire apparaître l'offre des régions limitrophes du Sud Ouest de la France et du Nord Est de l'Espagne.

Les voyageurs de la zone du Grand Sud Ouest ainsi représentée se répartissent en effet sur les différents aéroports en fonction de :

- L'accessibilité,
- Destinations desservies : déplacements d'affaires ou tourisme. Les clients sont prêts à se rendre à un aéroport éloigné pour bénéficier d'une offre de destination spécifique.

3 Perspectives de trafic

Tous les aéroports aquitains prévoient un développement de leur trafic jusqu'en 2015

Evolution prévisionnelle du trafic (en millions de passagers)

Année	Bordeaux	Biarritz	Pau	Bergerac
2012	4,3	1,053	0,65	(*) 0,25
2013	4,6	1,074	0,675	0,29
2014	4,8	1,096	0,7	0,30
2015	5,1	1,118	0,715	0,32

Source : aéroports aquitains, traitement CCI Aquitaine

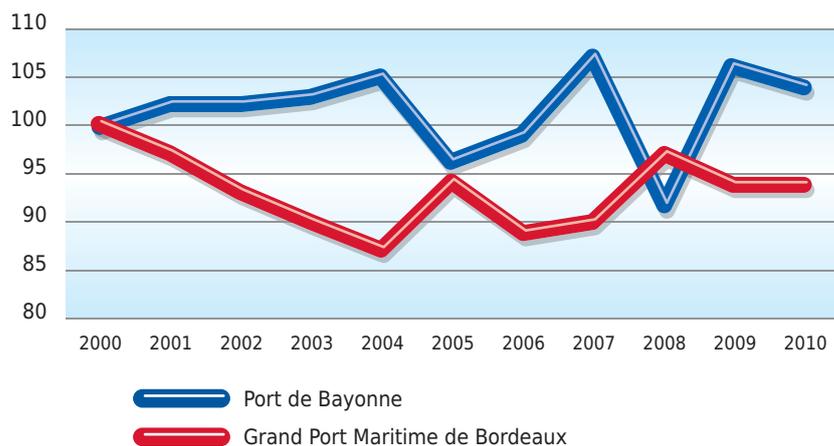
(*) Fermeture en janvier/mars 2012

B - PORTS

Le Grand Port Maritime de Bordeaux occupe le 7^{ème} rang des principaux ports de commerce et le 6^{ème} rang des grands ports maritimes français avec 8,7 millions de tonnes en 2010.

Le Port de Bayonne occupe le 9^{ème} rang des ports maritimes de commerce et le 2^{ème} rang des ports d'intérêt national avec 4,2 millions de tonnes en 2010.

Evolution du trafic maritime de 2000 à 2010 (base 100 en 2000)



Source : Grand Port Maritime de Bordeaux, Port de Bayonne

Le trafic maritime du port de Bordeaux est en recul depuis 2000, on observe cependant une reprise en dents de scie à partir de 2004.

Le port de Bayonne a fait quant à lui l'objet d'une politique volontariste régionale et a profité d'un regain d'activité dans le domaine du transport du bois lié aux tempêtes que l'Aquitaine a subies.

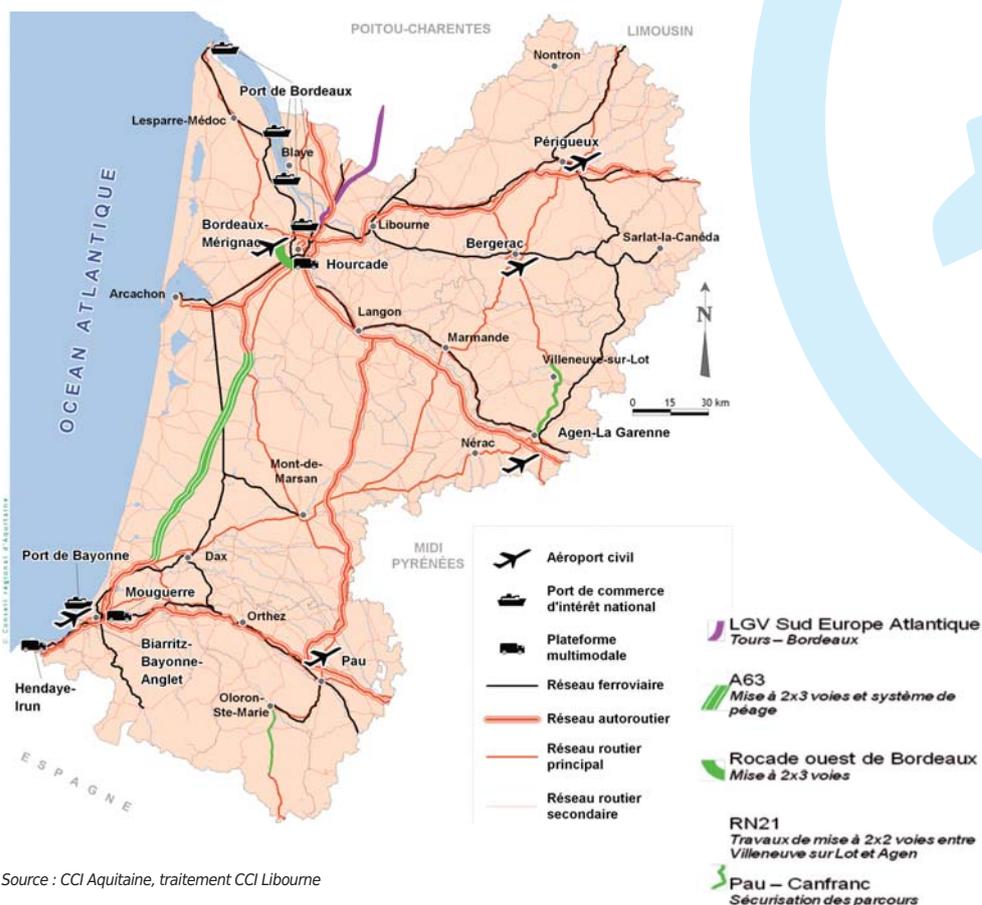
CCI	Rôle CCI	Trafics	Entreprises installées	Propriétaire	Effectif	Budget
Bayonne (port de pêche de Saint-Jean-de-Luz)	Concessionnaire (délégation de service public) en 2007 pour 20 ans	4 500 T (merlus, soles, thons, poissons bleus)	70 pêcheurs et professionnels	Conseil général des Pyrénées-Atlantiques	2	Investissement : 700 K€ Fonctionnement : 700 K€
Bayonne (port de Bayonne)	Concessionnaire (délégation de service public) en 2009 pour 15 ans	4 Mtonnes	56 entreprises pour 970 emplois en ETP	Conseil régional	30	Investissement : 2 500 K€ Fonctionnement : 9 000 K€
Grand Port Maritime de Bordeaux Atlantique	Membre du Conseil de Surveillance	8,7 Mtonnes		Etat		

Source : ports aquitains, traitement CCI Aquitaine

C - INFRASTRUCTURES

La carte ci-dessous présente les chantiers d'infrastructures en cours de réalisation, sur lesquels les CCI d'Aquitaine se mobilisent depuis de nombreuses années.

Infrastructures : situation en 2012 et chantiers en cours



Les CCI d'Aquitaine souhaitent poursuivre leur mobilisation pour défendre les projets clefs pour le territoire en termes d'infrastructures indispensables au développement économique et à l'aménagement du territoire aquitain. Pour cette mandature nous proposons d'arrêter dans le cadre de ce schéma les projets d'infrastructure prioritaires sur lesquels focaliser notre action.

D - CENTRES D'AFFAIRES ET DE CONGRÈS

CCI	Rôle CCI	Création	Salles Capacité d'accueil	Parking	Effectifs
Bayonne Pays Basque	Propriétaire et gestionnaire	Lors construction bâtiment CCI	Auditorium (250 personnes), amphi (50 personnes), 4 salles modulables	313 places	0
Bordeaux (Centre de congrès - Place de la Bourse)	Contrat type SASU CCI de Bordeaux actionnaire à 100 %	2011	Amphi, hall de la Bourse (espace modulaire de 1 500 m ²), salles, salons, salons d'honneur	Parking payant de la Bourse / Jean Jaurès, arrêt Tram	6
Dordogne (Centre de congrès et de séminaires)	Copropriétaire	2009	855 m ² modulaires (salles, amphi) pour 400 personnes maximum	450 places	1
Landes (Centre de séminaire)	Propriétaire et gestionnaire	2008	Salles variables, auditorium, salle de conférences	120 places	0,5
Libourne (Centre d'affaires)	Propriétaire et gestionnaire	1981	Amphi et plusieurs salles modulables	150 places	Pas d'effectif dédié
Lot-et-Garonne	Propriétaire et gestionnaire	1991	5 salles modulables		1/4
Pau Béarn	Gestionnaire	2009	Salles, amphi et salle de visioconférence		

Source : CCI d'Aquitaine, traitement CCI Aquitaine

La CCI de Dordogne étant la seule à gérer un parc d'exposition, la commission « équipements gérés et aménagement du territoire » n'a pas souhaité engager de réflexion de niveau régional sur ce thème dans le cadre de ce schéma sectoriel.

E - PÉPINIÈRES, IMMOBILIER D'ENTREPRISE

CCI	Rôle CCI	Création	Superficie Bureau Atelier	Entreprises installées	Effectifs	Budget
Bayonne Pays Basque (IZARBEL)	Propriétaire et gestionnaire (service de la CCI)	2000	0,5 ha, 2 600 m ² (bureaux), 2 ateliers	11 en hôtels 8 en pépinières	4	Fonctionnement : 300 K€/an Investissement : 20 K€/an
Bayonne Pays Basque (OLATU LEKU)	Propriétaire et gestionnaire (service de la CCI)	Ouverture en juillet 2012	0,4 ha 1 130 m ² (bureaux)	Pas encore ouverte	1 puis 2	Fonctionnement : 300 K€/an Investissement initial : 6 200 K€
Dordogne (Pépinière CAP@CITÉS)	Convention de mise à disposition d'un salarié	2008	1 200 m ² (bureaux)	9 entreprises installées sur une capacité de 20	2	Fonctionnement : 40 K€/an
Dordogne (Pépinière de Bergerac)	Propriétaire et gestionnaire	2011	600 m ² (bureaux)	Capacité maximale de 7 entreprises (4 installées)	1	Fonctionnement : 32 K€ HT/an
Libourne (Espace Legendre)	Propriétaire et gestionnaire	1990	1 000 m ² (foncier) 500 m ² de bureaux	1 prestataire + entreprises temporaires (capacité de 11)	1	Fonctionnement : 40 K€/an Investissement : 15 K€/an

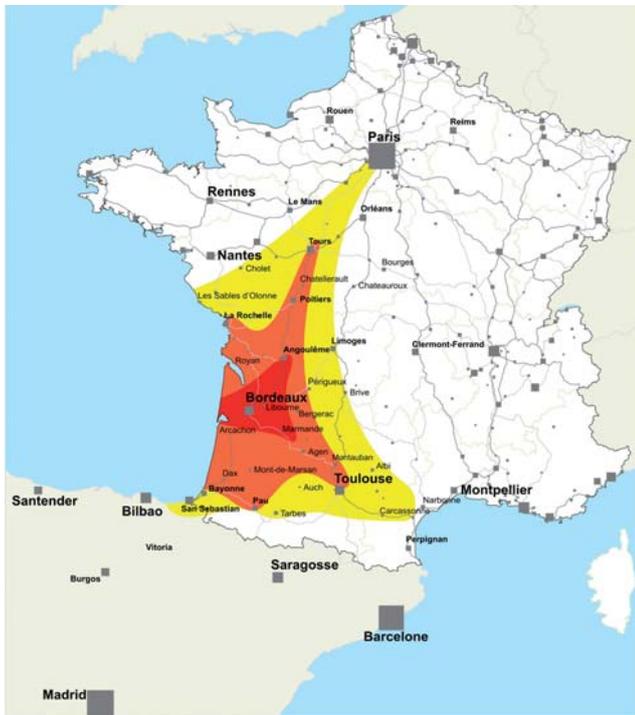
Source : CCI d'Aquitaine, traitement CCI Aquitaine

Les CCI de Bordeaux et des Landes étant les seules à être impliquées dans des zones d'activité, la commission « équipements gérés et aménagement du territoire » n'a pas souhaité engager de réflexion de niveau régional sur ce thème dans le cadre de ce schéma sectoriel.

III ANALYSE DE L'OFFRE

On ne peut analyser les équipements gérés de l'Aquitaine sans rappeler les changements drastiques provoqués par les mises en service de la LGV Tours-Bordeaux en 2017 et du Grand Projet du Sud-Ouest (Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-frontière espagnole) en 2022 en termes de positionnement de l'Aquitaine dans l'espace européen. Les cartes isochrones ci-dessous illustrent parfaitement ce bouleversement.

Temps de parcours ferroviaire depuis Bordeaux en 2007



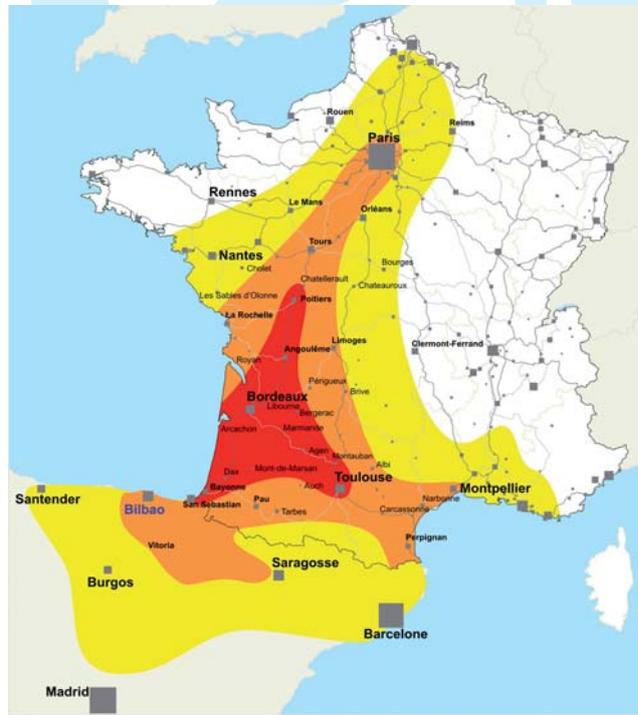
Temps de parcours ferroviaire depuis Bordeaux :

- 1 heure
- 2 heures
- 3 heures

Ces LGV permettront à plus de 8 millions d'habitants de mieux se déplacer tout en répondant aux enjeux du développement durable, de rapprocher l'Aquitaine des centres de décision européens, de favoriser le développement de l'Eurorégion et enfin de développer le tourisme.

La réalisation de ces LGV aura également un impact en ce qui concerne le transport de marchandises. Elles permettront un accroissement du fret ferroviaire par l'utilisation des lignes ferroviaires actuelles, et une diminution du nombre de camions sur les autoroutes traversant l'Aquitaine du nord au sud.

Temps de parcours ferroviaire depuis Bordeaux avec LGV Bordeaux-Tours (2016) et Bordeaux-Espagne (2020)



Source : AURBA

A - AÉROPORTS

On peut distinguer en Aquitaine trois catégories d'aéroports auxquelles correspondent trois problématiques différentes. Chaque plate-forme possède sa propre gouvernance ce qui peut rendre malaisée la production de données régionales comparables, notamment en ce qui concerne les retombées économiques liées aux aéroports. Or ce sont des données indispensables aux collectivités territoriales pour justifier leur accompagnement au développement des plates-formes aéroportuaires.

1 *Un aéroport international : Bordeaux*

Les perspectives de croissance consécutives à la volonté politique de faire de Bordeaux une ville millionnaire dans les 15 ans à venir sont contrebalancées par l'arrivée de la LGV à Bordeaux en 2017. On estime l'impact négatif de l'arrivée de la LGV sur le trafic aérien à 800 000 de passagers par an, notamment sur la ligne Bordeaux-Paris qui représente à ce jour plus de 60 % du trafic de l'aéroport. Deux axes sont envisagés pour compenser cette baisse du trafic passager :

- Le développement des vols de compagnies « non historiques ». Grâce à l'ouverture du terminal Billi en 2010, le nombre de passagers a pratiquement doublé entre 2008 et 2010.
- L'amélioration de l'accessibilité. L'aéroport de Bordeaux subit une contraction de sa zone de chalandise liée à la saturation de sa desserte routière et autoroutière. Il est de plus mal desservi par les transports en commun (pas de tram, pas de liaison rapide à partir du centre ville ou de la gare).

2 *Trois aéroports régionaux : Biarritz, Pau et Bergerac*

Chacun de ces aéroports a sa propre gouvernance locale et organise son offre en fonction de la logique d'attractivité de son territoire, touristique ou économique. L'accroissement du trafic observé depuis 10 ans est essentiellement dû à l'ouverture de lignes de compagnies « non historiques », principalement sur les destinations anglo-saxonnes.

Bien implantés sur leur territoire, ils se situent tous dans une perspective de croissance de leur trafic (cf. supra) et d'amélioration de leur offre via des investissements. Preuve de leur attractivité, des investisseurs privés sont potentiellement intéressés pour en reprendre la gestion.

L'arrivée de la LGV en 2017 puis en 2022 risque cependant de chambouler l'équilibre actuel. Les aéroports de la région, qui pour certains d'entre eux ne sont distants que d'1h15 par la route comme Biarritz et Pau, pourraient alors rentrer dans une logique de concurrence à défaut de rechercher davantage de synergies. Ce même constat s'applique à l'Aquitaine étendue aux régions limitrophes (Tarbes et Pau ne sont par exemple distants que de 30 km).

3 *Deux aéroports locaux : Périgueux et Agen*

Ces deux aéroports ne desservent qu'une seule ligne avec Paris. Cette ligne à Obligation de Service Public bénéficie du soutien de l'état. La Mairie de Périgueux souhaite l'électrification de la ligne Périgueux-Limoges à l'horizon 2020 avec l'arrivée de la LGV Poitiers-Limoges. Cela implique de réfléchir dès aujourd'hui à une diversification des activités de l'aéroport de Périgueux.

L'aéroport d'Agen est également concerné à moyen terme par un bouleversement de son activité avec l'arrivée de la LGV.

Il est donc proposé de réfléchir aux pistes de consolidation de l'activité de ses sites : nouvelles lignes commerciales, aviation d'affaire, immobilier d'entreprise, etc. Le site de Libourne, engagé sur ces deux derniers points, pourra se joindre à la réflexion. L'aérodrome de Libourne est la propriété de la CCIT de Libourne.

B - PORTS

Les deux ports de l'Aquitaine sont soumis à la concurrence du port de la Rochelle que les territoires situés au Nord de l'Aquitaine ont tendance à privilégier pour des raisons d'accessibilité et du port espagnol de Pasajes qui sera connecté rail et route en 2017. On note également la concurrence de Sète sur la région Midi-Pyrénées.

Le port de Bayonne a bénéficié d'une volonté locale et régionale de renforcer son activité qui est en croissance depuis 2000. Son accessibilité est satisfaisante au niveau ferroviaire, mais ne l'est guère au niveau routier. La réalisation de deux projets majeurs est de ce point de vue essentielle pour favoriser le report modal route/mer :

- La rocade Nord de Bayonne destinée à connecter le réseau routier et autoroutier au banc St Bernard, zone multimodale où seront localisés les services de lignes régulières (containers, roll-on roll-off),
- La voie de contournement de la zone portuaire de Tarnos qui permettra l'accès aux plages landaises sans avoir à traverser les installations portuaires et éviter ainsi les conflits d'usage.

Le port de Bordeaux est en termes de trafic le plus petit port détenu par l'Etat. Malgré une reprise depuis 2004, son tonnage est en recul depuis 10 ans. Sa mauvaise accessibilité est l'un de ses handicaps majeurs. Il est en effet insuffisamment connecté au réseau ferroviaire : « Les études montrent que le mode ferroviaire est aujourd'hui davantage un concurrent de transit du port qu'un mode d'approche de ses terminaux. La traction ferroviaire longue distance au départ de Hourcade vers Le Havre et de Marseille, capte par exemple près de 20 % des volumes de l'hinterland du port de Bordeaux² » .

La connexion au réseau routier laisse également à désirer : « Le contournement de Bordeaux peut permettre une meilleure desserte des grandes plateformes intermodales de transport et ainsi améliorer l'accès au terminal du Verdon et la desserte de la presqu'île d'Ambés.³ ». La connexion insuffisante entre la rive droite et la rive gauche de la Garonne et de l'estuaire de la Gironde constitue également un frein au développement de ses activités

Le port de Bordeaux présente néanmoins des atouts concurrentiels importants, notamment au niveau du Verdon avec une zone de stockage de 45 ha, immédiatement disponible, pour une activité dédiée par exemple aux containers. A ce jour, cet atout est insuffisamment valorisé.

²Source : « *Projet Stratégique du Grand Port Maritime de Bordeaux* »

³Source : « *Projet stratégique du Grand Port Maritime de Bordeaux* »

C - CENTRES D'AFFAIRES ET DE CONGRÈS

L'offre des parcs de congrès est très hétérogène au sein de l'Aquitaine. Les CCI qui ont procédé ces dernières années à des réaménagements lourds de leur hôtel consulaire en ont profité pour créer des centres de congrès aux dernières normes (Bordeaux, Landes, Dordogne, Bayonne). Les autres CCI composent avec l'existant.

La concurrence du secteur privé est importante à Bordeaux, Pau et Biarritz. Elle est inexistante ailleurs.

D - PÉPINIÈRES, IMMOBILIER D'ENTREPRISE

Le Réseau Aquitain des Pépinières d'Entreprise (RAPE) réunit toutes les pépinières d'Aquitaine (CCI ou non) et propose, outre l'offre de surfaces à un prix attractif, plusieurs types d'activités :

- Des formations gratuites pour les chefs d'entreprise,
- Une rencontre interprofessionnelle annuelle pour favoriser les échanges entre les entreprises,
- Une offre de services mutualisée pour les entreprises.

Au sein du réseau RAPE on observe depuis quelque temps que les pépinières gérées par les Chambres de Commerce et d'Industrie sont moins nombreuses que celles gérées par les collectivités locales, et que cette tendance se renforce. Les pépinières des collectivités se spécialisent, en lien avec des Zones Artisanales pour l'accompagnement de projets à valeur ajoutée, alors que beaucoup de pépinières consulaires sont à dominante généraliste.

L'enjeu pour les CCI est double : il s'agit certes de disposer de ressources financières complémentaires mais aussi de se maintenir sur notre cœur de métier qu'est l'accompagnement au porteur de projet qui se fait de plus en plus via des pépinières d'entreprises dans lesquelles la part de marché des CCI a tendance à baisser.

Seules les CCI de Pau et Bordeaux ne sont pas à ce jour impliquées dans cette thématique mais souhaitent profiter de la réflexion engagée dans le schéma sectoriel pour définir une politique sur ce thème.

IV PROPOSITIONS D' ACTIONS REGIONALES

Sont exposés ici les grands axes d'intervention préconisés dans le schéma sectoriel équipements gérés et aménagement du territoire. Un plan d'action détaillé échelonnant les actions à entreprendre jusqu'à la fin de la mandature sera construit dans un deuxième temps.

A - AÉROPORTS

1 *Créer une méthodologie commune des retombées des aéroports afin de mettre en perspective les résultats au niveau régional*

Tous les aéroports n'ont pas développé à ce jour d'outil d'évaluation. Ceux qui l'ont fait utilisent des méthodologies différentes qui ne permettent pas d'agréger les résultats au niveau régional.

- Elaborer au niveau régional une méthodologie commune d'évaluation des retombées des aéroports permettant de mettre en perspective les résultats
- Proposer cette méthode au Conseil régional d'Aquitaine.

2 *Déterminer une stratégie concertée de l'offre aéroportuaire Aquitaine, notamment en favorisant des alliances permettant d'amplifier le développement du trafic et d'optimiser les gestions opérationnelles :*

- Renforcer l'attractivité de l'aéroport international de Bordeaux
- Conforter les aéroports régionaux (Bergerac, Biarritz, Pau)
- Diversifier les aéroports locaux (Agen, Périgueux + aérodrome de Libourne) en les valorisant :
 - Comme aéroports "secondaires" vers différentes thématiques : aviation d'affaires, aviation de loisirs ou de tourisme,
 - Comme des lieux de développement économique (centre d'accueil d'entreprises, lieux d'échange et de promotion du territoire, immobilier d'entreprise, centre d'affaires, etc.) ; actions à mener en collaboration avec les autres acteurs du territoire.

3 *Améliorer l'accessibilité de l'aéroport de Bordeaux*

- Mettre en place un lien intermodal direct entre l'aéroport et la gare de Bordeaux Saint-Jean (durée de transport maximale : 30 mn) du fait que Bordeaux sera, en 2017, à deux heures de Paris.

4 *Assurer la collecte et la diffusion des pratiques innovantes ; partager les outils et les services*

- Collecter les pratiques existantes au niveau des aéroports aquitains en termes de formation, de ressources humaines, de prêt de matériel, d'actions commerciales, d'exploitation des aéroports, voire des politiques d'achats communs, etc. (il existe une collaboration entre les aéroports du Centre Ouest dont Bergerac est membre),
- Diffuser ces pratiques à l'ensemble des aéroports d'Aquitaine afin de susciter de nouvelles formes de collaboration ou de partenariat.

5 Renforcer la prise de conscience du rôle des aéroports dans l'aménagement du territoire en publiant des études

- Produire, publier des contributions sur ces équipements :
 - en mettant en exergue leur rôle en matière d'aménagement du territoire (retombées économiques pour le territoire, attractivité, coût moins important que d'autres investissements dans d'autres infrastructures),
 - rappelant leur complémentarité avec d'autres équipements (ferroviaires par exemple),
 - insistant sur la qualité des services rendus aux usagers et entreprises par les aéroports en termes de développement économique durable,
- Mener des actions de promotion au niveau régional en complément de celles conduites par chaque aéroport ou CCI impliqué en particulier auprès des collectivités territoriales pour montrer la contribution des aéroports au développement économique.

B - PORTS

1 Communiquer sur les attentes du monde économique pour le transport maritime :

- Analyser les modes de transport utilisés pour les échanges de marchandises dans l'hinterland de chacun des ports aquitains, mettre en lumière les facteurs limitant la part du trafic maritime. Publier une étude sur le sujet, communiquer.

2 Conforter la dynamique du Port de Bayonne, notamment :

- Intégration ville-port
- Création de réserve foncière
- Mise en place de lignes maritimes régulières

3 Redynamiser l'activité du port de Bordeaux

- En faisant mieux entendre la voix des acteurs économiques au sein de la gouvernance.

4 Intégrer les ports dans une logique renforcée de report modal (rail / route) et plus particulièrement, améliorer la connexion rive droite / rive gauche pour le port de Bordeaux.

5 Travailler de manière concertée à la mise en œuvre des Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP)

6 Accroître l'offre de croisières fluviales et l'accueil de nouvelles escales au niveau du centre-ville de Bordeaux

C - INFRASTRUCTURES

CONCENTRER LE LOBBYING RÉGIONAL SUR UNE LISTE RESTREINTE DE PROJETS

Le lobbying exercé par le réseau des CCI au niveau régional se concentrera sur les projets ci-dessous. Les prises de parole s'orchestreront en fonction des grandes échéances de réalisation. La forme du lobbying (manifestation, conférence de presse, rencontre, pétitions....) sera fonction du contexte.

Infrastructures ferroviaires

- LGV / GPSO (Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-frontière espagnole)
- Desserte du Béarn-Bigorre
- Amélioration des dessertes par TER de la gare Bordeaux Saint-Jean en lien avec l'arrivée de la LGV
- Opérateurs Ferroviaires de Proximité (par exemple : dans les vallées de la Garonne et de l'Adour)

Infrastructures routières de communication

- Finalisation de l'A63 / RN 10 à 2x3 voies entre Le Muret et la rocade de Bordeaux
- Accélération de l'achèvement d'urgence de la rocade ouest de Bordeaux
- Réouverture des études du contournement de Bordeaux
- EURO 21 : mise à 2x2 voies sous forme concédée de la RN 21 de Limoges aux Pyrénées
- Liaison Pau-Oloron-Le Somport-Saragosse

1 - Développement ferroviaire

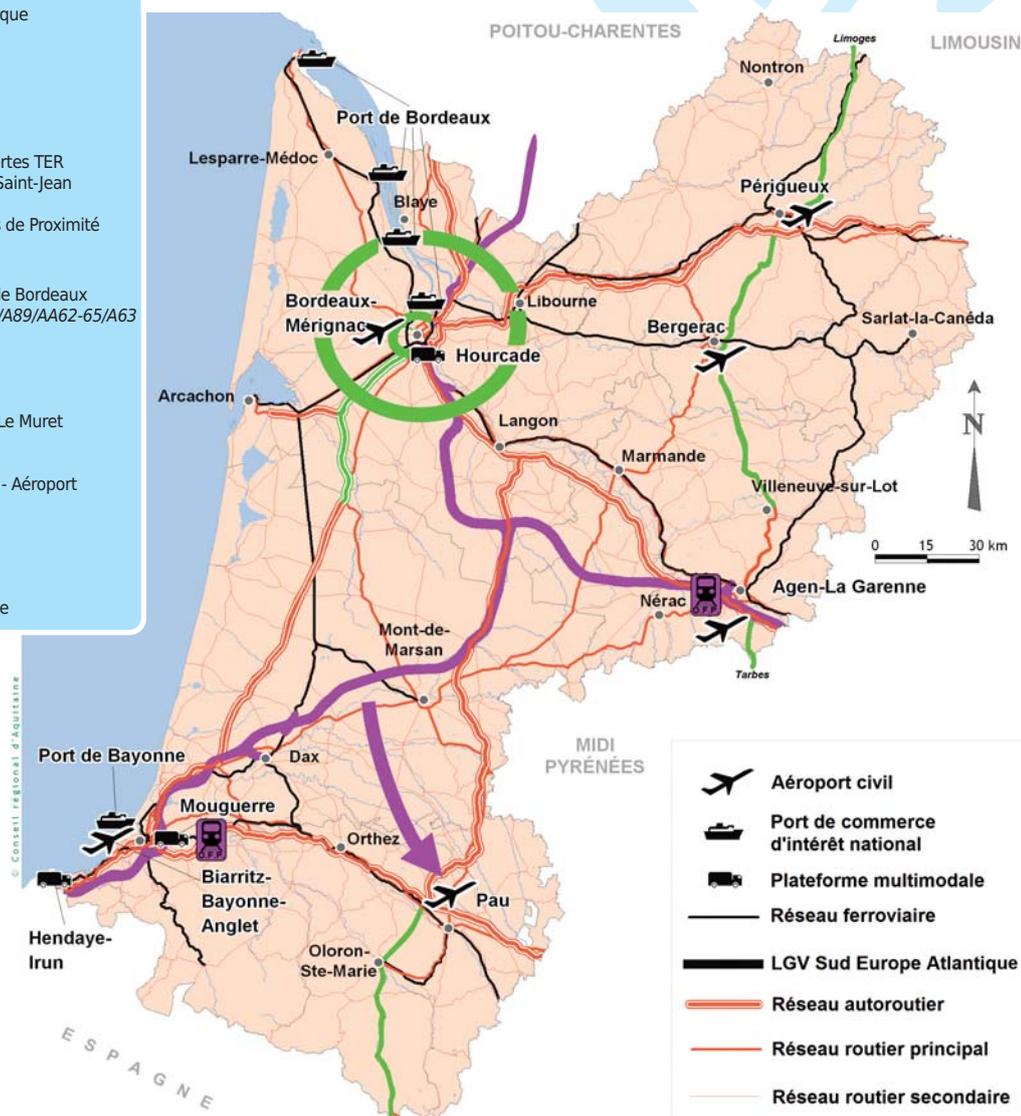
-  LGV Sud Europe Atlantique
Bordeaux - Espagne
Bordeaux - Toulouse
-  Desserte
Béarn-Bigorre
-  Amélioration des dessertes TER
vers la gare Bordeaux Saint-Jean
-  Opérateurs Ferroviaires de Proximité

2 - Desserte de Bordeaux

-  Contournance rocade de Bordeaux
Liaison autoroutes A10/A89/AA62-65/A63
-  Rocade de Bordeaux
Mise à 2x3 voies
-  A63 entre la rocade et Le Muret
Mise à 2x3 voies
-  Liaison gare Saint-Jean - Aéroport

3 - Autres projets routiers

-  Limoges - Tarbes
Mise à 2x2 voies RN 21
-  Pau - Oloron - Saragosse



Source : CCI Aquitaine, traitement CCI de Libourne

D - CENTRES D'AFFAIRES ET DE CONGRÈS

Actions en lien avec la communication régionale

- Réaliser une cartographie dématérialisée de l'offre des centres d'affaires et congrès en Aquitaine

E - PÉPINIÈRES, IMMOBILIER D'ENTREPRISE

Actions en lien avec le schéma sectoriel appui aux entreprises & développement durable

- Renforcer et accroître la gouvernance des CCI dans la gestion des pépinières et hôtels d'entreprises
- Etudier, par territoire, les possibilités d'implantation thématique de nouvelles structures (pépinières, hôtels d'entreprises, zones d'activité) dans une logique de partenariat public/privé

V INDICATEURS

Selon la loi du 23 juillet 2010, les schémas sectoriels doivent prévoir un suivi des indicateurs clefs définis par CCI France pour leur périmètre. Ces indicateurs, d'activité, sont recensés ci-dessous :

Axes d'actions	Indicateurs
Aéroports	Nombre de passagers Trafic fret & poste avionnés
Ports de commerce	Volume de marchandises en tonnes Nombre de véhicules de transport de marchandises Nombre de passagers
Ports de pêche	Volume de poissons débarqués
Pépinières et hôtels d'entreprises	Nombre d'entreprises
Centres de congrès et de séminaires	Nombre de visiteurs Nombre de journées congressistes
Représentation des entreprises auprès des pouvoirs publics	Nombre d'avis

D'autres indicateurs, pertinents pour suivre l'avancée des actions décidées en Aquitaine, seront définis ultérieurement.

REMERCIEMENTS

La CCI Aquitaine remercie vivement les chefs d'entreprise élus ou membres associés, les conseillers techniques et les collaborateurs des CCI d'Aquitaine qui se sont mobilisés pour l'élaboration du schéma « équipements gérés et aménagement du territoire ».

Président de la commission « équipements gérés et aménagement du territoire »

Vincent PANIER CCI Aquitaine/CCI de Dordogne

DG référent du groupe projet « équipements gérés et aménagement du territoire »

Vincent PETORIN CCI de Libourne

Elus & membres associés

Jean BACQUEYRISES	CCI Aquitaine / CCI de Bordeaux
Claude BALDI	CCI Aquitaine / CCI de Lot-et-Garonne
Arnaud BAPTISTAN	CCI Aquitaine / CCI des Landes
Virginie BELIÈRES	CCI Aquitaine / CCI Pau Béarn
Jean-Marie BELLY	CCI Aquitaine / CCI de Dordogne
Philippe COY	CCI Aquitaine / CCI Pau Béarn
Jean-Claude DARTUS	CCI Aquitaine / CCI de Lot-et-Garonne
Thierry DECORTE	CCI Aquitaine / CCI Pau Béarn
Patrice DOR	CCI Aquitaine / CCI de Bayonne Pays Basque
Christophe FAUVEL	CCI Aquitaine / CCI de Dordogne
Gérard FILOCHE	CCI Aquitaine / CCI de Rochefort
André GARRETA	CCI Aquitaine / CCI de Bayonne Pays Basque
Dominique GOURSOLLE-NOUHAUD	CCI Aquitaine / CCI de Dordogne
Jean-Pierre HELAND	CCI Aquitaine / CCI de Bordeaux
Yves LARROUTURE	CCI Aquitaine / CCI Pau Béarn
Jean-Claude MANCINI	CCI Aquitaine / CCI des Landes
Bernard MANGON	CCI Aquitaine / CCI de Bordeaux
Jacques PASQUET	CCI Aquitaine / CCI de Libourne
Nicole PIZZAMIGLIA	CCI Aquitaine / CCI de Bordeaux
Jean-Claude POUXVIEL	CCI Aquitaine / CCI de Dordogne
Pascal PRAT	CCI Aquitaine / CCI de Bordeaux
Jean REMAZEILLES	CCI Aquitaine / CCI de Bayonne Pays Basque
Eric SARRAT	CCI Aquitaine / CCI de Bordeaux
Patrick SEGUIN	CCI Aquitaine / CCI de Bordeaux
Patrick THOMAS	CCI Aquitaine / CCI de Bordeaux

Collaborateurs

Dominique BABIN

Pierre BOSSY

Jean-Luc COHEN

Thierry COULOUMIES

Benoît CUISINIER-RAYNAL

Luc de SEIGNEURENS

Martine DOMECCQ

Pascal DUSSIN

François GAUMET

Gilles GUYONNET-DUPÉRAT

Jean-Luc LAMOURE

Pascal MARTY

Jérôme MÉRLOT

Guy MORILHAT

Pascal PERSONNE

Didier RICÉ

Hervé TURPIN

Anne WALRYCK

CCI de Bordeaux

Aéroport d'Agen La Garenne

Aéroport de Pau-Pyrénées

Aéroport de Bordeaux-Mérignac

CCI de Dordogne

CCI Pau Béarn

CCI Aquitaine

CCI des Landes

CCI de Dordogne

CCI Aquitaine

CCI Aquitaine

CCI de Bayonne Pays Basque

CCI de Libourne

CCI de Lot-et-Garonne

Aéroport de Bordeaux-Mérignac

Aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne

CCI Pau Béarn

CCI de Bordeaux

SCHÉMA SECTORIEL ÉQUIPEMENTS GÉRÉS

&

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

ANNEXES

- AÉROPORTS
- PORTS
- CENTRE DE CONGRÈS ET SÉMINAIRES
- PÉPINIÈRES ET IMMOBILIER D'ENTREPRISE
- PARCS DES EXPOSITIONS
- AUTRES STRUCTURES GÉRÉES PAR LES CCI

Annexe

1

PRÉSENTATION DES AÉROPORTS DE LA RÉGION AQUITAINE

- AÉROPORT DE BORDEAUX MÉRIGNAC
- AÉROPORT DE BIARRITZ ANGLLET BAYONNE
- AÉROPORT DE PAU PYRÉNÉES
- AÉROPORT DE BERGERAC PÉRIGORD DORDOGNE
- AÉROPORT DE PÉRIGUEUX BASSILLAC
- AÉROPORT D'AGEN LA GARENNE
- AÉRODROME DE LIBOURNE LES ARTIGUES DE LUSSAC

Annexe

1

Fiche

1

AÉROPORT DE BORDEAUX MÉRIGNAC

Fiche
1

AÉROPORT DE BORDEAUX MÉRIGNAC

Cartographie générale (principales caractéristiques des équipements)

Type d'aéroport	Civil
Concédant/propriétaire	Etat
Concessionnaire/gestionnaire	Société Anonyme Aéroport de Bordeaux-Mérignac (SA ADBM)
Actionnaires	Etat, Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux et 5 collectivités territoriales (Conseil régional d'Aquitaine, Conseil Général de la Gironde, Communauté Urbaine de Bordeaux, Ville de Bordeaux et Ville de Mérignac)
Durée de la concession	30 ans
Echéance de la concession	Mai 2007 - Fin 2037
Nombre de compagnies sur place	22 dont 8 low cost
Nombre de lignes (au 30/06/2011)	60 dont 29 low cost
Trafic passagers 2011 (en milliers)	4 112

Trafic passagers

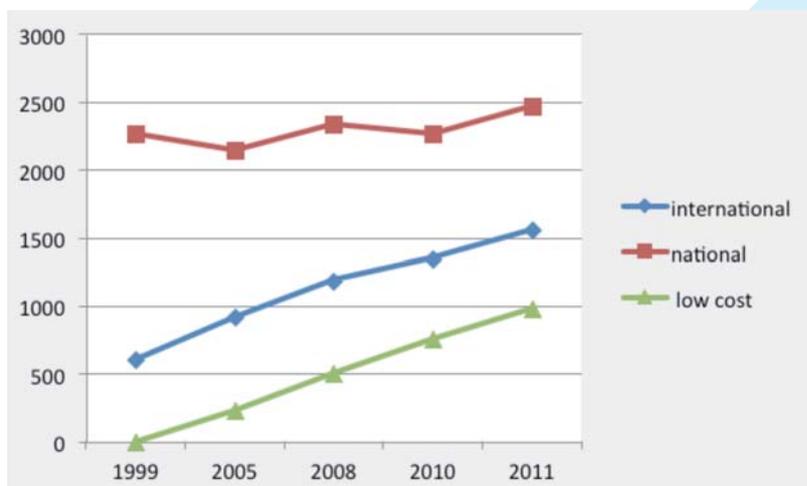
Le trafic passager de 1999 à 2011

	1999	2005	2008	2010	2011	2010/2011 (%)
Passagers locaux	2 874	3 063	3 519	3 612	4 023	+11,4
dont internationaux	605	917	1 184	1 348	1 553	+15,2
dont nationaux	2 269	2 146	2 335	2 264	2 470	+9,1
Transit	44	34	38	48	89	+85,4
TOTAL	2 918	3 097	3 557	3 660	4 112	+12,3
dont low cost		229	500	759	978	+28,8

Source : www.aeroport.fr, 2011 - Unité : en milliers de passagers
Traitement : CCI Aquitaine

Ces six dernières années, la fréquentation de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac s'est accrue de 33 %.

Evolution du trafic de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac



Source : Union des Aéroports Français, 2011 - Unité : en milliers de passagers
 Traitement : CCI Aquitaine

Entre 2005 et 2008, cette croissance est caractérisée par :

- La croissance du trafic domestique (+ 9 %). Celui-ci atteint 66 % du trafic total de l'aéroport en 2008. Cette situation s'explique en partie par le poids significatif des lignes Bordeaux-Paris Orly et Bordeaux-Paris Charles de Gaulle qui, avec plus de 60 % du trafic de l'aéroport, constitue sa principale force. Avec ces dessertes vers Paris, la clientèle d'affaires représentait en 2008, 50 % de la clientèle totale et propulsait l'agglomération de Bordeaux au 4e rang national en termes de tourisme d'affaires. D'autres liaisons ont une influence significative sur le trafic domestique : Bordeaux-Lyon constituait la première ligne transversale française en 2008, Bordeaux-Marseille, Bordeaux-Nice, Bordeaux-Lille ou encore Bordeaux-Strasbourg.
- La montée en puissance du trafic international (+ 30 %). Cela est dû à la forte fréquentation des lignes vers Londres-Gatwick, Genève (qui est devenue en 2008 la seconde destination internationale la plus prisée depuis Bordeaux avec une croissance de 52 % entre 2007 et 2008), Amsterdam, Londres-Luton, etc..
- Très forte croissance du trafic low cost avec une croissance de plus de 118 %. Le nombre de passagers a approché la barre des 500 000 en 2008, augmentant de près de 30 % par rapport à 2007. Quasi inexistant en 2003 à Bordeaux, le low cost a vu sa part, dans le trafic global, doubler entre 2005 et 2008, passant de 7 % à plus de 14 %. Cette augmentation rapide correspond en fait au rattrapage du niveau national par le niveau local.

En 2009, l'évolution du trafic passager est marquée par l'impact de la crise (- 7 % sur le trafic total entre 2008 et 2009) avec :

- une forte diminution du trafic international (- 15 %) ;
- une baisse du trafic domestique de 3 % ;
- une diminution du trafic low cost de 3 %. Le nombre de compagnies à bas-coût présentes à Bordeaux est passé de 11 en 2008, à 9 en 2009.

En 2009, 12 lignes ont été supprimées à l'aéroport Bordeaux-Mérignac : 4 par des compagnies nationales, 8 par des compagnies low cost. En revanche, 3 nouvelles liaisons à bas coût ont été créées (Bâle, Liverpool et Charleroi).

En 2010, la situation s'améliore notablement, notamment grâce à l'ouverture du terminal low cost Billi et à son succès en termes de fréquentation.

Le trafic de 2011 s'est accru de 12 % par rapport à celui de 2010.

Le trafic low cost a progressé de 57 % entre 2009 et 2010 et le trafic international de 34 %. Cette affluence a été particulièrement forte pendant l'été 2010, avec des chiffres record pour l'aéroport. Le nombre de passagers sur les lignes européennes des compagnies à bas coût lancées en 2010 par Ryanair (Charleroi, Porto, Milan, Edimbourg et Cork) s'est élevé à près de 20 000 voyageurs pour juillet et août. Le trafic vers Londres, en partie assuré par Easyjet, a totalisé en juillet 12 000 passagers supplémentaires.

Point sur les lignes existantes à l'aéroport Bordeaux-Mérignac (au 30/10/2011)

Ligne (compagnie)	Date de création	Ligne (compagnie)	Date de création
Ajaccio (Air France)	Avant 2010	Lyon (Air France)	Avant 2010
Alger (Air Algérie)	Avant 2010	Lyon (Easy Jet)	Avant 2010
Amsterdam (KLM)	Avant 2010	Madrid (Easy Jet)	2011
Bale (Easy Jet Switzerland)	Avant 2010	Madrid (Iberia)	Avant 2010
Barcelone (Air France)	Avant 2010	Malaga (Régional)	2010
Barcelone (Vueling)	2011	Manchester (BMI Baby)	Avant 2010
Bastia (Air France)	Avant 2010	Marrakech (Atlas Blue)	Avant 2010
Birmingham (Fly Be)	2010	Marrakech (Royal Air Maroc)	Avant 2010
Bologne (Ryanair)	2010	Marseille (Air France)	Avant 2010
Brest (Airlinair puis Chalcir)	Avant 2010	Milan (Easy jet)	2010
Bristol (Easy Jet)	Avant 2010	Montréal (Air Transat)	Avant 2010
Bruxelles (Air France)	Avant 2010	Nantes (Air France)	Avant 2010
Casablanca (Jet 4 U)	2010	Nice (Air France)	Avant 2010
Casablanca (Royal Air Maroc)	Avant 2010	Oran (Air Algérie)	Avant 2010
Charleroi (Ryanair)	Avant 2010	Orly (Air France)	Avant 2010
Copenhague (Cimber Air)	2010	Oslo (Norwegian)	Avant 2010
Cork (Ryanair)	2010	Porto (Ryanair)	2010
Dijon (Eastern Airways)	2010	Prague (Czech Airlines)	2010
Dublin (Aer Lingus)	Avant 2010	Québec (air Transat)	2010
Edimbourg (Ryanair)	2010	Rennes (Airlinair puis Chalcir)	Avant 2010
Genève (Easy Jet)	Avant 2010	Roissy (Air France)	Avant 2010
Genève (Easy Jet Switzerland)	Avant 2010	Rome (Air France)	Avant 2010
Lille (Air France)	Avant 2010	Rome (Ryanair)	2011
Lisbonne (Air France)	Avant 2010	Saint Denis Réunion (Air Austral)	2011
Lisbonne (Air Portugal)	2011	Séville (Ryanair)	2011
Liverpool (Easy Jet)	Avant 2010	Southampton (Fly Be)	Avant 2010
Londres Gatwick (Easy Jet)	2010	Stockholm (Norwegian)	Avant 2010
Londres Gatwick (British Airways)	Avant 2010	Strasbourg (Air France)	Avant 2010
Londres Luton (Easy Jet)	Avant 2010	Tunis (Tunis Air)	Avant 2010

Source : DSAC-SO, août 2011

Traitement : CCI Aquitaine

Le développement récent du trafic low cost permet de renforcer les dessertes notamment vers le Nord de l'Europe (Grande-Bretagne, Finlande, Suède) ainsi que vers l'est (Suisse, Italie, Bruxelles). L'aéroport de Bordeaux-Mérignac assure des liaisons régulières avec les principales capitales européennes, une dizaine de villes dans le monde hors Union européenne, les pays du Sud (Péninsule Ibérique, Maghreb, etc.) ainsi que nombre de villes françaises.

Une nouvelle ligne sera ouverte fin octobre 2011 pour relier Bordeaux à Rome (assurée par Ryanair).

Le budget aéroportuaire de fonctionnement (en K€)

	2009	2010
Produits d'exploitation	54 316	56 659
Charges d'exploitation	45 175	48 997
Résultat de l'exercice	8 601	4 688

Les projets d'investissement

Evolution des investissements sur 7 ans (millions d'€)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
13,1	4,5	1,7	3,4	5,7	6,8	7,9

L'observation de la politique d'investissement de l'aéroport de Bordeaux met en évidence deux périodes :

- 2004-2007 : des investissements décroissants ;
- 2008-2010 : reprise des investissements et construction de l'aérogare à services simplifiés « billi ».

Ces investissements ne sont que très partiellement financés par des subventions (0,3 million d'euros en 2005). Ils sont en grand partie autofinancés, le solde s'appuyant sur l'emprunt (en 2010 : 4,5 M€)

La gouvernance (mode de gestion)

Depuis 1931, la concession de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, propriété de l'Etat, était assurée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux. La loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports a apporté de profondes transformations au cadre juridique de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

En effet, une société anonyme de gestion aéroportuaire a été créée afin de devenir le nouveau concessionnaire. Elle associe dans son capital, l'Etat actionnaire majoritaire, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux et cinq collectivités locales à hauteur respectivement de 60 %, 25 % et 15 %.

Les cinq collectivités locales correspondantes sont : le Conseil régional d'Aquitaine, la Communauté Urbaine de Bordeaux, le Conseil Général de la Gironde, la Ville de Bordeaux et la Ville de Mérignac.

Actionnaires de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac en 2010

En 2005, l'Etat s'est engagé auprès de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, comme pour les CCI gestionnaires des autres grands aéroports régionaux français, à ce que le capital reste public jusqu'en 2013.

La Société Anonyme Aéroport de Bordeaux-Mérignac (SA ADBM) a succédé à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux en tant que concessionnaire. Le transfert de la concession a eu lieu le 2 mai 2007, pour une durée de 30 ans.

La perspective d'une concession d'une durée de trente ans permet de changer radicalement d'horizon temporel : jusqu'alors, en dépit du caractère historique du statut de gestionnaire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux depuis 1931, la concession devait être renouvelée par courtes périodes.

Concernant la gouvernance de cette société anonyme, qui comprend une Assemblée Générale des actionnaires, elle comporte :

- Un Directoire composé d'un Président et de trois membres ;
- Un Conseil de surveillance (l'État dispose de 9 voix, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux et les Collectivités locales de 4 voix chacune).

L'Etat et la Société Anonyme Aéroport de Bordeaux-Mérignac (SA ADBM) se partagent ainsi la responsabilité de l'aéroport. C'est cette dernière qui assure désormais les missions fondamentales de gestion, d'entretien et d'exploitation du domaine aéroportuaire

Depuis 2010, l'incertitude plane sur l'actionariat futur de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Dès septembre 2010, l'Etat a annoncé qu'il souhaitait se désengager des grands aéroports nationaux tels que Bordeaux, mais aussi Nice, Lyon, Toulouse et Montpellier.

Des échanges entre collectivités locales et Etat sont en cours au sujet de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac afin de gérer cette transition, qui pourra se solder soit par le rachat des parts de l'Etat par une société privée gestionnaire, soit par les collectivités déjà impliquées.

Les dernières évolutions de ce dossier sont assez contrastées :

- d'une part l'Etat a réaffirmé son souhait de se désengager au profit de la reprise de ses parts par des acteurs privés (du moins en partie). Une lettre ministérielle a été adressée en ce sens aux collectivités concernées (CUB, Mairie de Bordeaux, Mairie de Mérignac, Conseil Général, Conseil régional et CCI) en juillet 2011, pour leur signifier que leur participation cumulée ne pourrait se monter à plus de 49 % ;
- d'autre part, les collectivités se sont prononcées, depuis le départ, pour racheter les parts de l'Etat et maintenir ainsi l'aéroport dans sa mission première d'outil d'aménagement du territoire au bénéfice du développement local. Le Maire de Bordeaux, Alain Juppé, par ailleurs Ministre des Affaires étrangères, a réaffirmé à la fin du mois de juillet 2011 son soutien au souhait des élus locaux.

Les forces et faiblesses

Atouts et faiblesses structurels

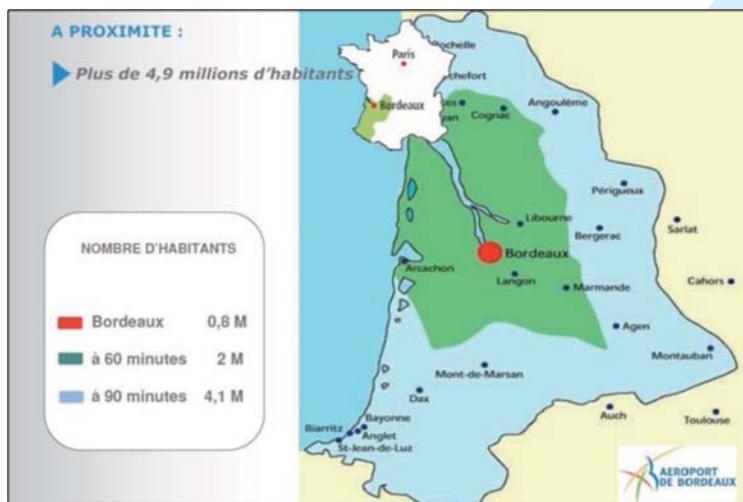
FORCES	FAIBLESSES
Investissements réguliers : qualité des équipements Envergure internationale Emprise foncière : possibilités physiques d'extension	Accessibilité routière de mauvaise qualité + pas de multimodalité Concurrence prévue par l'ouverture de la LGV en 2017 Risque de concurrence forte de Toulouse

Source : contribution des CCI d'Aquitaine au Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, CCI Aquitaine, février 2009

(Positionnement de l'équipement dans son marché, en matière d'aménagement du territoire (par rapport aux autres unités à proximité).

Positionnement concurrentiel

(Positionnement de l'équipement dans son marché, en matière d'aménagement du territoire (par rapport aux autres unités à proximité).



Source : Aéroport de Bordeaux, mars 2010

La zone de chalandise médiane (à 60 mn) de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac est étendue. Elle recouvre trois régions : Poitou-Charentes, Midi-Pyrénées et Aquitaine. Elle concerne en Aquitaine les quatre départements de la Gironde, la Dordogne, le Lot-et-Garonne et les Landes.

Deux tiers des passagers de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac viennent de la Gironde ou s'y rendent.

Deux millions d'habitants sont situés dans un espace distant d'une heure de l'aéroport.

Métropole régionale, Bordeaux a tendance à attirer des flux économiques, touristiques qui profitent à la proche périphérie en termes de retombées économiques.

Les projets d'infrastructures aquitaines sont susceptibles de faire fortement évoluer cette zone dans les années à venir :

- L'arrivée de la LGV Bordeaux-Tours en 2017 ;
- La construction des Lignes à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse et Bordeaux et l'Espagne en 2020 ;
- La mise en service de l'autoroute Bordeaux-Pau en décembre 2010.

Le TGV constitue une sérieuse concurrence à l'avion. Selon une étude menée par l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, la perte liée à son arrivée est évaluée à 1 million de passagers.

Pour anticiper cette perte de clientèle, Bordeaux a ouvert un terminal dédié aux low cost («Billi») et a lancé une étude opérationnelle ainsi qu'un travail de fond sur l'accessibilité de sa plate-forme aéroportuaire.

La zone de chalandise de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a subi une contraction géographique flagrante, liée à la saturation de sa desserte routière et autoroutière : la rocade bordelaise est saturée aux heures de pointe, la question de l'accessibilité de l'aéroport de Bordeaux reste à ce jour un frein important pour son développement. Cela lui fait perdre une certaine partie de la clientèle en provenance du nord de la zone (La Rochelle).

Le tramway n'arrive pas jusqu'à l'aéroport. Les dirigeants et donneurs d'ordres de l'aéroport réfléchissent aujourd'hui à des solutions pour améliorer ce point faible.

En ce qui concerne la zone un peu lointaine de chalandise de Bordeaux-Mérignac, cet aéroport continue à rester l'alternative en Aquitaine la plus intéressante pour les destinations lointaines (vols longs courriers) qu'aucun aéroport de taille moyenne n'est en mesure de proposer.

En revanche, pour des destinations plus proches (zone Europe), certaines lignes sont similaires entre aéroports aquitains. Se pose la question des comportements des usagers aquitains.

L'aéroport de Bordeaux présente les avantages d'une structure de taille critique suffisante, avec les services aéroportuaires associés. Les aéroports de taille moyenne fournissent quant à eux un service davantage associé à du « service de proximité » auquel les clients locaux sont certainement sensibles (infrastructures à taille humaine, repérage simple, etc.).

Concurrence extra-régionale

Environnement concurrentiel des aéroports aquitains dans le grand Sud-Ouest

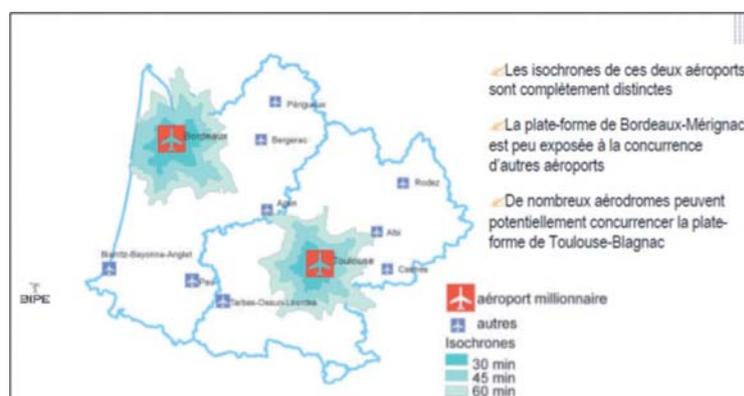
Aéroport concurrent	Distance (en kms)	Trafic passagers (en milliers)		Nombre de liaisons en 2009		
		Trafic 2009	Evolution 2008/2009	Nationales	Internationales	
					Permanent	Saisonniers
La Rochelle	182	169	-22%	1	14	4 (charters)
Poitiers	249	119	-2%	1	4	9 (charters)
Toulouse	243	6 278	-1%	20	32	44 (charters)

NB : pour les aéroports français, les données sont issues du site www.aeroport.fr, octobre 2010.
Traitement : CCI Aquitaine

Il existe une certaine concertation entre les aéroports de Bordeaux, de la Rochelle et de Poitiers. Cependant, certains recouvrements de chalandise peuvent gêner ces aéroports, notamment entre Bordeaux et la Rochelle et entre Bordeaux et Nantes.

La région Poitou-Charentes compte trois aéroports : La Rochelle, Poitiers et Angoulême, permettant de relier ces zones aux principales villes européennes, au premier rang desquelles Londres. La Rochelle a connu une forte progression de sa fréquentation en 2007 (+ 22 %).

Bordeaux/Toulouse



Source : Étude pour la mise en œuvre d'un nouvel aéroport international dans le Grand Sud Ouest, BIPE, 2002

Les zones de chalandise des aéroports de Bordeaux et Toulouse sont sensiblement différentes. Ce sont des aéroports qui restent très proches de leur zone de clientèle : 70 % des clients de Bordeaux sont situés dans une zone de 30 kms autour de l'aéroport. Cette part est portée à près de 72 % pour l'aéroport de Toulouse.

Distants d'environ 250 kms, les aéroports de ces deux villes touchent des zones bien différenciées. Cependant, depuis 2002 (voir carte), le constat a évolué. Il reste vrai que les clients, à offre égale (ligne Bordeaux/Paris ou Toulouse/Paris), préféreront se rendre à l'aéroport le plus proche de l'endroit où ils se trouvent. Mais suite à une évolution forte du contexte (expansion du tourisme, offre développée des low cost), certains clients sont aujourd'hui prêts à faire davantage de trajet de liaison pour se rendre à un aéroport dont l'offre différenciée les attire davantage.

Par exemple, l'aéroport de Toulouse possède quelques lignes low cost vers l'Europe de l'est (ce qui n'est pas le cas de Bordeaux), vers la Pologne, la Hongrie, la République Tchèque. L'aéroport de Bordeaux propose un vol low cost vers la Suède qui n'est pas disponible à Toulouse.

Annexe

1

Fiche

2

AÉROPORT DE BIARRITZ ANGLET BAYONNE



AÉROPORT DE BIARRITZ ANGLET BAYONNE

Cartographie générale (principales caractéristiques des équipements)

Type d'aéroport	Civil
Concédant/propriétaire	Le Syndicat Mixte d'Aménagement et d'Équipement de l'Aéroport de Biarritz (SMAEAB) depuis le 1 ^{er} janvier 2007
Concessionnaire/gestionnaire	Le Syndicat Mixte d'Aménagement et d'Équipement de l'Aéroport de Biarritz depuis 1978
Création	1954
Superficie	150 ha, aérogare de 12 150m ²
Actionnaires	Conseil Général des Landes, des Pyrénées-Atlantiques, Communauté d'Agglomération de Biarritz-Anglet-Bayonne, commune de Saint-Jean-de-Luz, Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque (30%)
Nombre de compagnies sur place	7 dont 5 low cost
Nombre de lignes (30/06/2011)	15 dont 7 low cost
Trafic passagers 2011 (en milliers)	1 032
Effectifs	80 salariés en CDI

Trafic passagers

Le trafic passager de 1999 à 2011

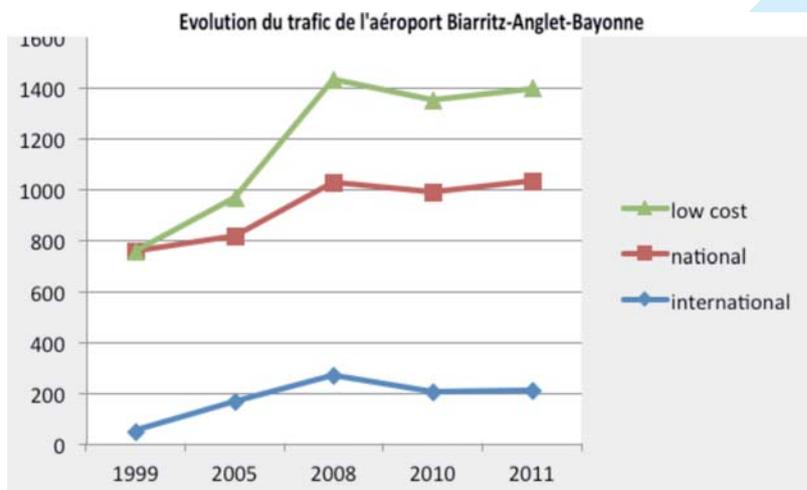
	1999	2005	2008	2010	2011	2010/2011 (%)
Passagers locaux	755	817	1 028	989	1 032	+4,4
dont internationaux	49	164	267	203	208	+2,5
dont nationaux	706	653	761	786	824	+4,9
Transit	0,5	0,6	0,2	0,5	0,3	-40,0
TOTAL	756,5	817,6	1 028,2	989,5	1 032,3	+4,3
dont low cost		150	405	362	365	+0,8

Source : www.aeroport.fr, 2011 - Unité : milliers de passagers
Traitement : CCI Aquitaine

En termes de progression de trafic passager entre 2005 et 2010, l'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne se classe au 2^e rang des aéroports aquitains.

L'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne passe du 19^e rang au classement national en 2002 au 14^e rang en 2009 et dépasse le cap du million de passagers par an.

Evolution du trafic de l'aéroport Biarritz-Anglet-Bayonne



Source : Union des Aéroports Français - Unité : en milliers de passagers
 Traitement : CCI Aquitaine

La croissance observée entre 2005 et 2008 s'explique par trois facteurs principaux :

- La progression du trafic domestique : qui occupe une part de 74 % dans le trafic domestique en 2008. La desserte sur Paris (Orly et Charles de Gaulle) représente plus de 60 % du trafic total et plus de 80 % du trafic domestique. D'autres liaisons participent activement à cette croissance : BAB-Lyon avec une nouvelle ligne gérée par Easyjet en 2008, représente environ 15 % du trafic domestique et 12 % du trafic total en 2008. La part du trafic domestique dans le trafic total en 2008 est de 74 % ;
- La forte croissance du trafic international : + 63 %, grâce notamment aux dessertes vers la Grande-Bretagne (près de 21 % dans le trafic total en 2008). Londres et Dublin sont les lignes à l'international les plus importantes (11 % et 5 % du trafic total en 2008). La desserte vers Genève a été renforcée par l'arrivée du nouvel opérateur (Baboo). Entre 2007 et 2008, cette ligne a enregistré une croissance de plus de 25 %. Le poids du trafic international dans le trafic total en 2008 est de 26 % (+ 20 points par rapport à 1999) ;
- L'explosion du trafic low cost : ces lignes ont enregistré une croissance de 169 % avec une hausse spectaculaire (+ 61 %) entre 2007 et 2008. Ce dynamisme s'explique par le développement des liaisons directes vers le Royaume-Uni, l'Irlande, l'Allemagne. Son poids dans le trafic total atteint 39 % en 2008.

En 2009, le trafic a subi un coup d'arrêt en grande partie lié à la crise avec une diminution de 1,6 % entre 2008 et 2009, contrastant avec les années précédentes.

Le trafic domestique continue sa progression depuis 2005. Il était en augmentation de 5 % entre 2008 et 2009. En revanche, on observe, sur cette période :

- Une chute du trafic international de 19 % ;
- Une baisse de 5 % du trafic low cost.

Point sur les lignes existantes à l'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne (au 30/06/2011)

Ligne (compagnie)	Date de création	Ligne (compagnie)	Date de création
Amsterdam (Transavia)	2010	Londres Luton (Ryanair)	Avant 2010
Birmingham (Ryanair)	Avant 2010	Londres Stansted (Ryanair)	Avant 2010
Bristol (Easy Jet)	Avant 2010	Lyon (Easy Jet)	Avant 2010
Charleroi (Ryanair)	2011	Lyon (Régional)	Avant 2010
Clermont (Régional)	Avant 2010	Marseille (Ryanair)	Avant 2010
Dublin (Ryanair)	Avant 2010	Nice (Régional)	Avant 2010
Genève (FlyBaboo)	Avant 2010	Orly (Air France)	Avant 2010
Genève (Régional)	Avant 2010	Roissy (Easy Jet)	Avant 2010
Helsinki (Blue One)	Avant 2010	Rotterdam (Transavia)	2011
Londres Gatwick (Easy Jet)	Avant 2010	Stockholm (Ryanair)	2011

Source : DSAC-SO, août 2011
 Traitement : CCI Aquitaine

■ Lignes low cost

Parallèlement à l'arrêt de ces liaisons, l'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne a connu la création de nouvelles lignes à bas coût.

- En 2008 : Lyon et Londres Gatwick par EasyJet, Birmingham et Londres-Luton par Ryanair ;
- En 2009 : Marseille par Ryanair et Helsinki par Blue One ;
- En 2010, Amsterdam est reliée à Biarritz par Transavia, depuis le mois d'avril ;
- En 2011, Biarritz est reliée aux aéroports de Bruxelles Charleroi et Stockholm par Ryanair et à l'aéroport de Rotterdam par Transavia.

En 2010 la tendance à la baisse se confirme avec un trafic total en diminution de - 2 % par rapport à 2009. L'essentiel des pertes se situe sur le trafic international, qui diminue de 6 %, soit 13 000 passagers en moins, majoritairement sur des lignes low cost.

Le budget aéroportuaire de fonctionnement

Le budget de fonctionnement est de 15 875k€ par an.

Les projets d'investissement

Evolution des investissements sur 6 ans (en K€)

2004	2005	2006	2007	2008	2009
796	277	992	3 029	3 554	3 232

Les investissements de l'aéroport de Biarritz, après avoir chuté entre 2004 et 2005, sont globalement en forte hausse les années suivantes : ils ont plus que triplé entre 2006 et 2009.

L'aéroport a choisi de recourir à l'emprunt, particulièrement en 2007 (2 646 K€) et en 2009 (2 562 K€).

En 2007, l'aéroport a effectué des acquisitions foncières pour 1,7 million d'euros et a acheté 690 000 euros de matériels.

En 2008, divers travaux ont été faits pour un montant de 2,9 millions d'euros (réfection du balisage, confortement du seuil de piste, lancement de la construction d'un poste d'accès routier d'inspection filtrage).

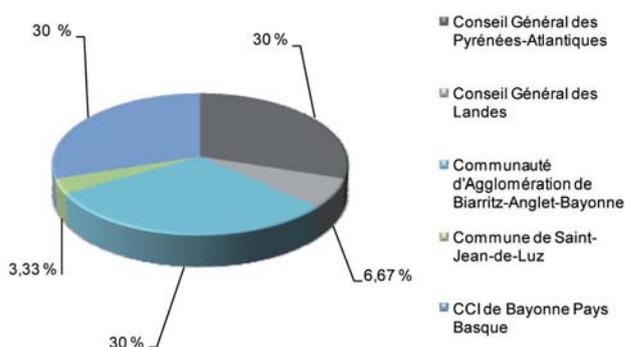
En 2009, les travaux de balisage ont été poursuivis (plus de 1 million d'euro) ainsi que la construction du poste d'accès routier.

La gouvernance (mode de gestion)

Prenant le relais de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque (gestionnaire depuis les années 1950), le Syndicat Mixte d'Aménagement et d'Équipement de l'Aéroport de Biarritz (SMAEAB) est concessionnaire de la gestion de l'équipement depuis 1978.

Depuis le 1^{er} janvier 2007, l'Etat a transféré la propriété de la plate-forme aéroportuaire au SMAEAB, impliquant l'ensemble des acteurs locaux.

Actionnaires de l'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne en 2010



Ce syndicat mixte est donc en même temps propriétaire et concessionnaire de l'aéroport depuis le 1^{er} janvier 2007. Il se charge ainsi de l'exploitation et de l'aménagement de celui-ci.

Biarritz se situe dans une zone de gouvernance « simplifiée », qui combine un nombre d'intervenants restreint et un actionariat relativement concentré. A Biarritz, le Syndicat Mixte est en même temps propriétaire et concessionnaire de l'aéroport.

Les forces et faiblesses

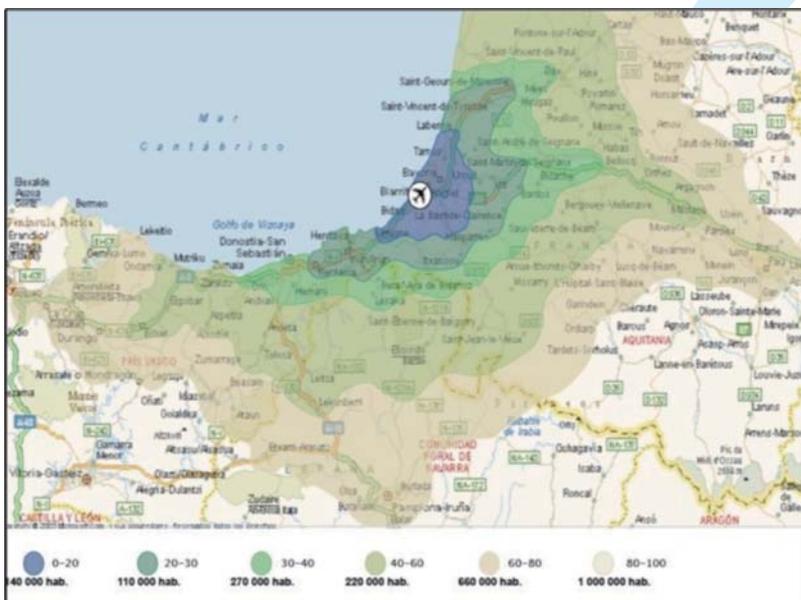
Atouts et faiblesses structurels

FORCES	FAIBLESSES
Insertion urbaine de la plate-forme : accessibilité Aéroport de proximité Ouverture vers l'international orientée tourisme (Grande-Bretagne, Hollande...) Infrastructures modernes et performantes	Insertion urbaine de la plate-forme : conflits d'usages avec les riverains ? Deux zones de chalandise peu concurrentes, sauf sur certaines destinations communes vers la Grande-Bretagne Concurrence extérieure de Pau et San Sebastian Stratégies à coordonner, déjà entamées avec le déroutement de certains avions entre les deux plates-formes

Source : contribution des CCI d'Aquitaine au Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, CCI Aquitaine, février 2009

Positionnement concurrentiel

(Positionnement de l'équipement dans son marché, en matière d'aménagement du territoire (par rapport aux autres unités à proximité)



Source : Aéroport de Biarritz, 2010

L'aéroport de Biarritz semble être un outil pour les entreprises locales, essentiellement des PME, dans le développement de leur activité.

Il se distingue en cela d'autres aéroports, tels que celui de Bergerac qui semble, en revanche, majoritairement utilisé par une clientèle d'étrangers en résidence secondaire ou en voyage de tourisme. Cela correspond à la situation « excentrée » de Biarritz, qui conduit les entreprises pourtant nombreuses dans la zone à avoir des besoins de déplacements critiques, comme le montre le tableau ci-dessous.

Motifs de déplacement des clients de l'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne

Motifs	Part dans le total des clients
Affaires	37%
Vacances	31%
Visite famille/amis	38%
Autres	4%

La ville draine également une population touristique internationale avec un pouvoir d'achat élevé.

L'aéroport a un fort public touristique à l'import, en particulier depuis l'Europe du Nord, dû à l'image attractive de Biarritz et plus largement, du pays basque. La clientèle espagnole est elle aussi en hausse.

La zone de chalandise de l'aéroport se caractérise par une forte densité démographique et économique, densité qui va en s'accroissant en France et en Espagne.

Cette zone sera sensiblement modifiée par l'arrivée, à l'horizon 2020, de la LGV Sud Europe Atlantique, qui mettra Bayonne à trois heures de Paris.

Les aéroports de Biarritz-Anglet-Bayonne et Pau-Pyrénées, compte tenu de leur proximité relative (1 h 15 par route environ), sont de fait en concurrence. Cela est d'autant plus vrai que leurs destinations vers Londres et Paris en low cost sont communes.

Cependant, leur clientèle d'affaires, qui représente une grande partie de leurs voyageurs, est constituée d'homme d'affaires d'entreprises implantées très localement, qui utilisent donc logiquement l'aéroport le plus proche pour eux.

Par ailleurs, certains aéroports mettent en place un service unique vers certaines destinations. Ils sont en cela spécifique et peuvent représenter une solution pour les clients de leur zone de chalandise habituelle, mais également une solution pour un client ne faisant pas partie de son environnement proche d'habitude.

Concurrence aéroports étrangers

Aéroport concurrent	Distance (en kms)	Trafic passagers (en milliers)		Nombre de liaisons en 2009		
		Trafic 2009	Evolution 2008/2009	Nationales	Internationales	
					Permanentes	Saisonnnières
Fontarabie	35	315	-22%	2	0	0
Sondika (Bilbao)	145	3 665	-12%	16	12	0
Foronda (Vitoria)	143	40	-41%	1	0	0

*NB : pour les aéroports français, les données sont issues du site www.aeroport.fr, octobre 2010.
Pour les aéroports basques, les données sont issues du site www.aena.es (Autorité de gestion aéroportuaire espagnole), octobre 2010.
Traitement : CCI Aquitaine*

On compte au total quatre aéroports aux Pays basques Nord et Sud, ce qui constitue un « record » pour un bassin de population approchant les 3 millions d'habitants.

En plus de l'aéroport de Biarritz, on trouve en Espagne les aéroports de :

- Sondika à Bilbao ;
- Foronda à Vitoria-Gasteiz ;
- Hondarribia (Fontarabie), qui peut être considéré comme l'aéroport de la ville de Saint Sébastien situé à quelques kilomètres.

L'aéroport de Fontarabie est situé à 25 km de Biarritz. Il a accueilli 315 000 passagers en 2009 et assure des liaisons uniquement domestiques à ce jour, vers Barcelone et Madrid. Il est fortement contraint, de par son implantation géographique et la longueur limitée de sa piste.

Parmi ses projets, figurent la mise aux normes de la piste de l'aéroport ainsi que la démarche de concertation qui devrait débuter dès septembre 2010 et qui touchera, en particulier, les aspects environnementaux. La partie espagnole s'est engagée à associer dès le départ les autorités françaises à cette concertation.

L'aéroport de Vitoria est situé à Foronda, à 9 km du centre-ville de Vitoria Gasteiz, dans la région basque d'Alava, en Espagne. C'est un aéroport de taille modeste mais il est toutefois le troisième plus important port d'entrée de marchandises de la région. Il accueille surtout des vols de compagnies à bas prix, en provenance ou à destination de Barcelone et de Madrid.

L'aéroport de Vitoria est particulièrement équipé pour accueillir les denrées périssables d'Europe. Il permet donc de desservir la péninsule ibérique et l'Afrique du nord.

L'aéroport de Bilbao est, dans cette zone, le concurrent potentiel le plus sérieux pour l'aéroport de Biarritz. Bien que relativement éloigné de Biarritz (145 km), il se positionne sur des créneaux similaires, avec beaucoup de vols low cost assurés vers les pays européens (Allemagne, Belgique, France, Grande-Bretagne, Italie, Portugal).

Ouvert en 2000, son trafic total a atteint 3,7 millions de passagers en 2009, dont 27 % à l'international. Il est susceptible d'attirer les clients espagnols et français avec plusieurs vols quotidiens vers l'aéroport parisien Charles de Gaulle. Deux destinations allemandes sont également desservies quotidiennement (Munich et Francfort), avantage notable par rapport à l'ensemble des aéroports aquitains qui n'offrent pas ce service.

Annexe

1

Fiche

3

AÉROPORT DE PAU PYRÉNÉES

Fiche
3

AÉROPORT DE PAU PYRÉNÉES

Cartographie générale (principales caractéristiques des équipements)

Type d'aéroport	Civil
Concédant/propriétaire	Syndicat Mixte de l'Aéroport Pau-Pyrénées (SMAPP) depuis mars 2007
Concessionnaire/gestionnaire	Chambre de Commerce et d'Industrie Pau Béarn
Actionnaires	Conseil Régional d'Aquitaine, Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques, Communauté d'Agglomération Pau-Pyrénées, Communauté de Communes de Lacq, 15 Communautés de Communes du Béarn.
Durée de la concession	50 ans (depuis 1965)
Echéance de la concession	2015
Nombre de compagnies sur place	4 dont 2 low cost
Nombre de lignes (30/06/2011)	6 dont 3 low cost
Trafic passagers 2011 (en milliers)	641

Trafic passagers

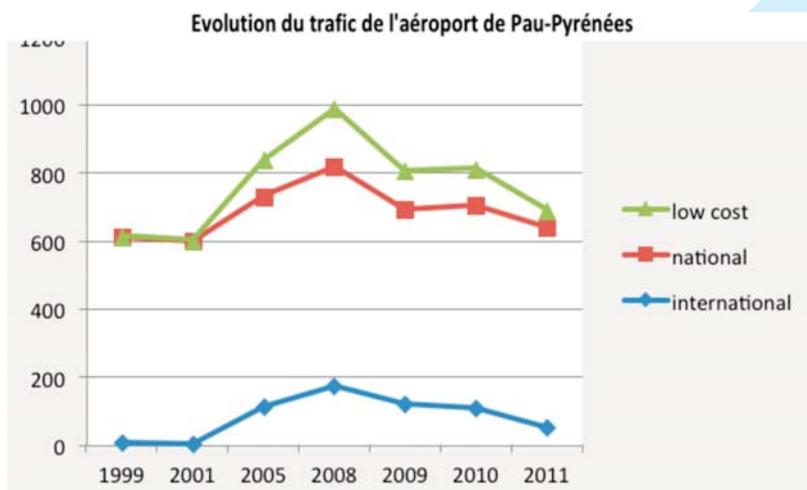
Le trafic passager de 1999 à 2011

	1999	2001	2005	2008	2009	2010	2011	2010/2011 (%)
Passagers locaux	612	599	730	817	691	703	640	-8,9
dont internationaux	7	4	114	173	119	110	52	52,7
dont nationaux	605	595	616	644	572	593	588	-8,4
Transit	5	1	0	1	1	1	1	
TOTAL	617	600	730	818	691	704	641	-8,9
dont low cost			108	15069	114	107	50	-53,2

Source : www.aeroport.fr, 2011 - Unité : milliers de passagers
Traitement : CCI Aquitaine

L'aéroport de Pau-Pyrénées a connu une bonne dynamique au début des années 2000. Il a gagné 9 places dans le classement national des aéroports, passant du 25^e au 16^e rang entre 2002 et 2010.

Evolution du trafic de l'aéroport de Pau-Pyrénées



Source : Union des Aéroports Français - Unité : en milliers de passagers
 Traitement : CCI Aquitaine

Entre 2005 et 2008, le trafic global est dynamique (+ 12 %) avec :

- Une augmentation du trafic domestique de 5 % qui représente près de 80 % du trafic total, dont 75 % avec les aéroports parisiens ;
- La forte croissance du trafic international : + 52 % due en grande partie à la desserte vers Londres-Stansted ;
- La progression du trafic low cost de 55 %. Le poids du low cost dans le trafic total est de 21 % en 2008, soit 5 fois plus qu'en 2006.

En 2009, l'aéroport Pau-Pyrénées comptabilise 690 000 passagers, et enregistre une diminution de 16 % par rapport à l'année précédente. Cela est lié à :

- la baisse des passagers nationaux de 11 % ;
- la chute importante du trafic international (- 31 %), liée à une baisse de 35 % en 2009 pour la ligne Pau-Londres et à l'interruption des lignes Pau-Bristol et Pau-Amsterdam ;
- une diminution du trafic low cost de 32 %.

La fermeture de l'aéroport, pour cause de travaux pendant trois semaines durant l'été 2009, a contribué à cette baisse. Plus de 30 000 passagers ont ainsi été déroutés vers l'aéroport de Tarbes.

Aucune liaison nouvelle n'a été ouverte durant l'année 2009.

En 2010, les chiffres suivent la même tendance : diminution de 2,5 % du trafic total par rapport à 2009, avec une régression très marquée du trafic international (- 34 %) ;

En 2011, on note une baisse du trafic à cause du départ de la compagnie Ryanair.

La compagnie Ryanair, qui assurait plusieurs lignes low cost au départ de l'aéroport, a décidé de quitter l'aéroport au printemps 2011, après s'être vue refuser le paiement d'indemnités marketing en hausse. La ligne ouverte vers Marseille a ainsi été reprise par CityLine Swiss (septembre 2010) puis Danish Air (novembre 2010) avant d'être définitivement supprimée en juin 2011 pour non rentabilité.

La compagnie CityJet a depuis ouvert trois lignes vers Londres, Dublin et Amsterdam.

Point sur les lignes existantes à l'aéroport de Pau Pyrénées (au 30/06/2011)

Ligne (compagnie)	Date de création	Ligne (compagnie)	Date de création
Amsterdam (City Jet)	2011	Lyon (Régional)	Avant 2010
Dublin (City Jet)	2011	Orly (Air France)	Avant 2010
Londres City (City Jet)	2011	Roissy (Air France)	Avant 2010

Source : DSAC-SO, août 2011
 Traitement : CCI Aquitaine

■ Lignes low cost

Le budget aéroportuaire de fonctionnement**Charges 2010 :**

Publicité	2 066 K€
Salaires et charges	6 647 K€
Contribution interne	749 K€

Les projets d'investissement**Evolution des investissements sur 6 ans (en K€)**

2004	2005	2006	2007	2008	2009
272	2 744	260	315	416	5 419

L'aéroport de Pau a mené sur la période 2004-2009 deux actions d'investissement :

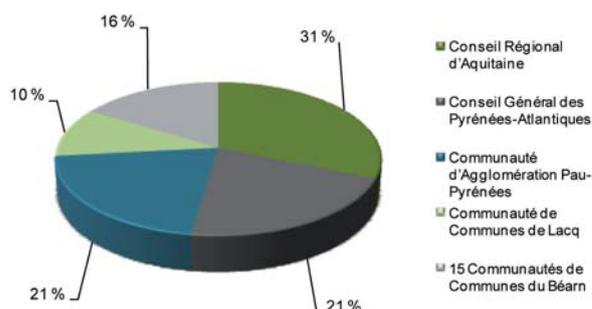
- réalisation d'un taxiway en 2005,
- re-surfacement de la piste et mise en place du balisage atterrissage tout-temps en 2009.

Ces actions ont été financées en partie par de l'emprunt (750 K€ en 2005 et 1 034 k€ en 2009) ainsi que par des subventions (1 689 K€ en 2005 et 4 030 K€ en 2009). En 2009, cette subvention d'équipement, assurée à 80 % par le Syndicat Mixte pour l'Aéroport de Pau-Pyrénées, a servi notamment à la réfection de la piste principale.

La gouvernance (mode de gestion)

Suite à la loi de décentralisation du 13 août 2004, l'aéroport Pau-Pyrénées a fait l'objet d'un transfert de propriété à un Syndicat Mixte. Créé le 28 décembre 2006, le Syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées (SMAPP) est le nouveau propriétaire de l'aéroport Pau-Pyrénées depuis mars 2007.

Il est composé de 19 collectivités, au premier rang desquelles le Conseil régional d'Aquitaine, chef de file de ce groupement et actionnaire à 31 %.

Actionnaires de l'aéroport Pau-Pyrénées en 2010

Le SMAPP a pour vocation de veiller au développement économique de l'aéroport et à ses investissements. La Chambre de Commerce et d'Industrie Pau Béarn est le concessionnaire chargé de la gestion jusqu'en 2015, date à laquelle le contrat de concession expire. Un appel d'offre de la part du SMAPP déterminera le concessionnaire au-delà de cette échéance.

L'aéroport de Pau Pyrénées compte dans ses actionnaires de nombreux acteurs aux intérêts nationaux, régionaux et départementaux et aux sensibilités politiques différentes. Cela constitue une richesse mais il y a un risque de discordance dans les stratégies et les attentes.

Les forces et faiblesses

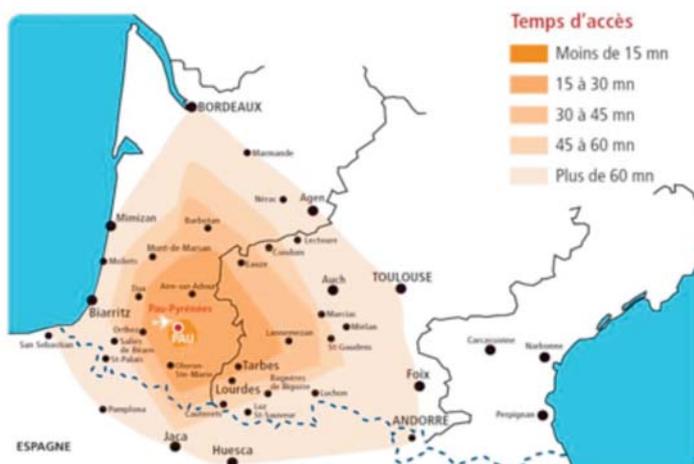
Atouts et faiblesses structurels

FORCES	FAIBLESSES
Élément essentiel de l'attractivité du Béarn	Problème d'accessibilité
Qualité et modernité des équipements	Manque notoriété et d'attractivité de Pau et du Béarn
Particularité de la présence de l'armée : retombées économiques importantes	

Source : contribution des CCI d'Aquitaine au Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, CCI Aquitaine, février 2009

Positionnement concurrentiel

(Positionnement de l'équipement dans son marché, en matière d'aménagement du territoire (par rapport aux autres unités à proximité))



Source : Aéroport de Pau, 2010

La zone de chalandise de l'aéroport de Pau est particulière car elle touche trois territoires bien différents :

- Le sud de la région Aquitaine, avec une accessibilité très satisfaisante pour tout le sud de la région ;
- La région Midi-Pyrénées, proche à un point tel que la zone de chalandise est pratiquement aussi étendue qu'en Aquitaine ;
- L'Espagne, la zone incluant même les deux villes importantes de Jaca et Huesca.

Ce sont autant de clientèles différentes potentielles pour l'aéroport.

L'histoire de l'aéroport de Pau-Pyrénées est fortement liée à celle du bassin de Lacq et de la société Elf-Total. La majorité de son trafic est composée, aujourd'hui, de cadres de grandes entreprises implantées localement telles que celles de la chimie, de l'aéronautique (Turbomeca, Safran, etc.), et les nouveaux arrivants liés à la reconversion du bassin de Lacq.

Depuis 2009, ce trafic d'affaires est impacté par la crise économique. Des entreprises locales ont réduit leurs budgets de déplacement, Turbomeca et Total ont déclaré avoir réduit de 25 % leurs dépenses en voyages d'affaires depuis le début de la crise.

Avec l'arrivée des low cost, l'aéroport attire une clientèle différente et plus tournée vers les loisirs et le tourisme. L'aéroport est notamment une porte d'entrée vers l'Espagne et les stations de ski des Pyrénées pour la clientèle étrangère à la région.

L'étendue de cette zone est susceptible de changements importants en fonction des évolutions des grandes infrastructures routières et ferroviaires.

C'est le cas en particulier avec l'arrivée, depuis décembre 2010, de l'autoroute A65, qui relie Bordeaux à Pau en deux heures de trajet. Son existence pourrait avoir plusieurs effets :

- L'aéroport de Bordeaux devient plus accessible à tout le secteur palois et pourrait être préféré à celui de Toulouse pour des destinations concurrentes qui ne sont pas offertes par les aéroports de Pau ou Biarritz ;
- L'aéroport de Pau devient plus accessible pour tout le nord de l'Aquitaine mais reste toutefois plus loin de Bordeaux par route que l'aéroport de Bergerac (critère discriminant sur des lignes identiques vers la Grande-Bretagne par exemple).

L'impact de l'ouverture de l'A65 est ambivalent pour l'aéroport. Il rapproche Pau du reste de la région, notamment des Landes (Mont-de-Marsan), mais rapproche les populations du sud du Bordelais qui a une desserte beaucoup plus variée que Pau et une zone de chalandise plus diversifiée.

En France, il n'existe que deux aéroports agréés pour le fret des chevaux avec un poste d'inspection frontalier (PIF) : Deauville et Roissy. Un PIF est obligatoire pour le transit des chevaux en provenance des pays tiers.

Quand un professionnel du Sud de la France doit recevoir ses chevaux de l'étranger, il est obligé de leur faire subir un long transport en camion jusqu'à Roissy ou Amsterdam. Les chevaux arrivent épuisés, subissent une perte de poids et sont donc moins performants. Cela représente un véritable préjudice commercial pour les professionnels de la filière.

La CCI Pau Béarn pense que l'attractivité du territoire sera considérablement augmentée par la présence d'un PIF, permettant d'attirer des investisseurs/propriétaires étrangers en Aquitaine et Midi Pyrénées.

Cet équipement s'inscrit dans notre volonté de créer prochainement un Cluster Régional de la filière équine. Les élus du Syndicat Mixte du Pays Grand Pau et la CCIT Pau Béarn souhaitent positionner le territoire comme un haut lieu du cheval. Cette stratégie économique est inscrite au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du SCOT du Pays du Grand Pau.

Il est à noter qu'une expérience a eu lieu en avril 2010 avec des chevaux de course en provenance de Dubaï.

La prochaine étape de ce projet serait de finaliser l'étude de faisabilité pour obtenir un chiffrage précis des investissements (estimation entre 700 000 et 900 000 euros).

La CCI Pau Béarn travaille sur le sujet avec la direction nationale et internationale de l'Institut Français du Cheval et de l'Équitation (IFCE).

Concurrence extra-régionale

Environnement concurrentiel des aéroports aquitains dans le grand Sud-Ouest

Aéroport concurrent	Distance (en kms)	Trafic passagers (en milliers)		Nombre de liaisons en 2009		
		Trafic 2009	Evolution 2008/2009	Nationales	Internationales	
					Permanentes	Saisonnnières
Tarbes	46	481	-	3	3	13 (dont 12 charters)

NB : pour les aéroports français, les données sont issues du site www.aeroport.fr, octobre 2010.
 Traitement : CCI Aquitaine

La concurrence des autres aéroports et l'ouverture de l'autoroute, représentent un vrai challenge pour l'aéroport, dans un avenir proche.

En ce qui concerne les villes de Dax et Mont-de-Marsan, villes les plus importantes se situant dans les zones de chalandise des aéroports de Pau et de Biarritz, elles semblent plus proches théoriquement de l'aéroport de Pau que de celui de Biarritz. Elles sont dans la tranche 45 à 60 minutes pour Biarritz, mais dans celle de 30 à 45 minutes de Pau.

Annexe

1

Fiche

4

AÉROPORT DE BERGERAC PÉRIGORD DORDOGNE

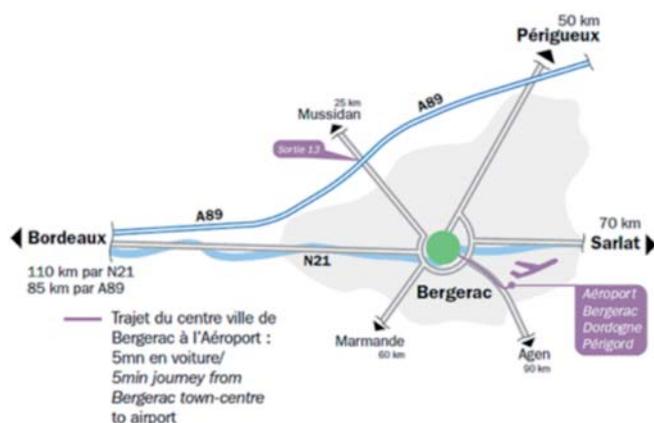


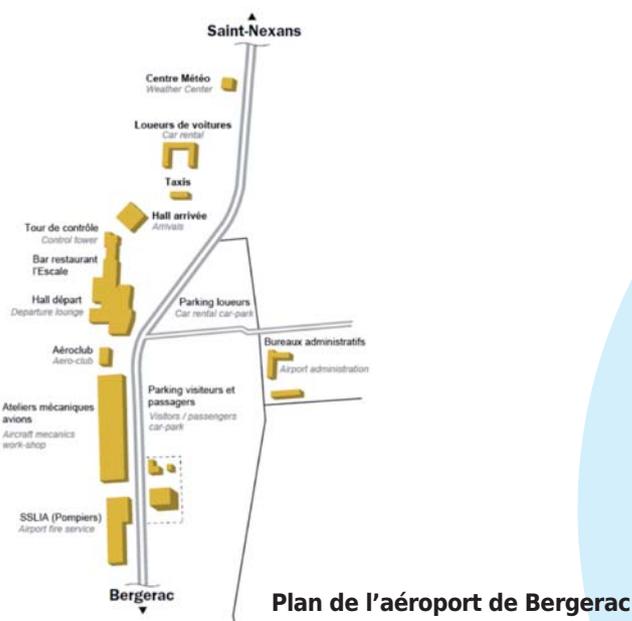
AÉROPORT DE BERGERAC-PÉRIGORD-DORDOGNE

Cartographie générale (principales caractéristiques des équipements)

Type d'aéroport	Civil
Concédant/propriétaire	Syndicat Mixte Air Dordogne depuis le 01/01/2008
Concessionnaire/gestionnaire	Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne depuis 2008
Actionnaires	Ville de Bergerac, Conseil Général de la Dordogne, Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne, Ville de Périgueux
Echéance de la concession	31/12/ 2012
Superficie	145 ha de la zone aéroportuaire ; piste de 2205m, largeur 45m
Nombre de compagnies sur place	5 dont 4 low cost
Nombre de lignes (au 30/06/2011)	15 dont 14 low cost
Trafic passagers 2011 (en milliers)	289
Prestataires	
Services de la zone aéroportuaire	Parking passagers, 6 loueurs de voiture, restaurant, boutique de produits régionaux, société de sureté
Procédures/certifications	Certification SGS pour 5 ans. Approbation par arrêté préfectoral du programme de sureté pour 5 ans
Effectifs	60 ETP pour la CCID en CDI/CCD et intérim
Coût et prix moyen des services offerts	Les redevances aéroportuaires sont déterminées une fois par an par la commission consultative économique présidée par le président su SMAD et les tarifs applicables par le Préfet

Accessibilité de l'aéroport de Bergerac





Trafic passagers

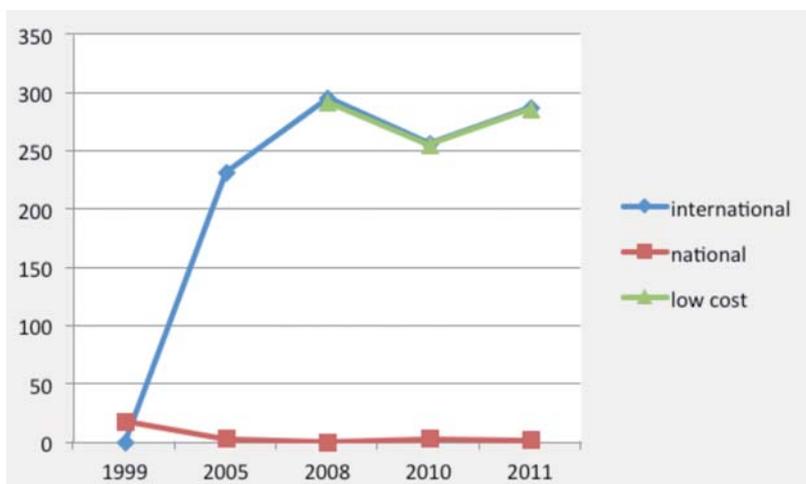
Le trafic passager de 1999 à 2011

	1999	2005	2008	2010	2011	2010/2011 (%)
Passagers locaux	18	234	295	259	289	+11,6
dont internationaux	0	231	295	256	287	+12,1
dont nationaux	18	3	0	3	2	-33,3
Transit	3	0	0	0	0	
TOTAL	21	234	295	259	289	+11,6
dont low cost			292	255	286	+12,1

Source : www.aeroport.fr, 2011 - Unité : en milliers de passagers
 Traitement : CCI Aquitaine

L'aéroport Bergerac-Dordogne-Périgord occupe en 2010 le 27^e rang des aéroports français (58^e rang en 2002). Entre 2005 et 2011, son trafic passager a progressé de 23 %. Le trafic 2011 a représenté 289 000 passagers.

Evolution du trafic de l'aéroport Bergerac-Dordogne-Périgord



Source : Union des Aéroports Français - Unité : en milliers de passagers
 Traitement : CCI Aquitaine

Le trafic de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord a connu plusieurs phases distinctes et des variations importantes des trafics nationaux, internationaux et low cost.

Cela s'explique par certaines réorientations des dessertes de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord. Les propriétaires et gestionnaires de l'aéroport ont choisi, au début des années 2000, de se concentrer sur les vols internationaux.

De ce fait, le trafic domestique a progressivement décliné au profit du trafic international. L'aéroport travaille aujourd'hui uniquement avec des compagnies low cost et majoritairement à l'international. Elles desservent une seule ville au plan national : Paris.

Entre 2005 et 2008, trois phases :

- 2005 et 2006 : + 15 %. Le trafic passe de 234 000 à 270 000 passagers grâce à la progression du trafic international de 17 % ;
- 2006 et 2007 : - 6 %. Le nombre de passagers passe de 270 000 à 254 000. Cela est lié à la baisse du trafic international de 6 % ;
- 2007 et 2008 : + 16 %. Le nombre de passagers passe de 254 000 à 295 000. Cela est essentiellement dû à la progression du trafic international.

En 2009, l'aéroport Bergerac-Dordogne-Périgord enregistre une diminution de 7 % du nombre de passagers passant de 295 000 à 275 000.

Cela résulte de la baisse du trafic international de 7 %. Si la fréquentation de la clientèle britannique est identique à 2008, celles de la clientèle belge (- 70 %) et néerlandaise ont fortement chuté (- 25 %).

Une ligne nationale à destination de Paris-Orly a été ouverte en novembre 2009 par la compagnie Twin Jet.

Les autres lignes sont toutes de dimension internationale et la bonne santé du trafic sur l'année 2008 a favorisé la création de nouvelles liaisons (Charleroi, Bristol, Amsterdam).

2009 marque également l'ouverture de la ligne Londres-Luton. L'aéroport est tourné vers l'Europe du Nord (Grande-Bretagne, Belgique et Pays-Bas). Les lignes à l'international sont en grande partie utilisées par des touristes, notamment britanniques, dont beaucoup sont propriétaires de résidences secondaires en Périgord.

Point sur les lignes existantes à l'aéroport de Bergerac-Périgord-Dordogne (au 30/06/2011)

Ligne (compagnie)	Date de création	Ligne (compagnie)	Date de création
Amsterdam (Transavia)	Avant 2010	Londres Gatwick (Fly Be)	Avant 2010
Birmingham (Fly Be)	Avant 2010	Londres Luton (Ryanair)	Avant 2010
Bristol (Ryanair)	Avant 2010	Londres Stansted (Ryanair)	Avant 2010
Charleroi (Ryanair)	Avant 2010	Manchester (Fly be)	2010
Edimbourg (Fly Be)	Avant 2010	Nottingham (Ryanair)	Avant 2010
Exeter (Fly Be)	Avant 2010	Orly (Twin Jet)	Avant 2010
Leeds (Fly Be puis Jet2)	Avant 2010	Rotterdam (Transavia)	2010
Liverpool (Ryanair)	Avant 2010	Southampton (Fly Be)	Avant 2010

Source : DSAC-SO, août 2011
Traitement : CCI Aquitaine

■ Lignes low cost

En 2010, globalement, la fréquentation de l'aéroport de Bergerac est en baisse de 5,4 % par rapport à 2009. Cela s'explique en partie par le contexte global difficile du transport aérien (éruption du volcan islandais et grève des contrôleurs). Toutefois, l'aéroport a connu un été dynamique :

- plus de 48 000 passagers en juillet ;
- franchissement du seuil des 50 000 passagers en août.

En 2011, la fréquentation de l'aéroport de Bergerac a continué son accroissement.

Deux lignes, vers Rotterdam et Manchester ont été ouvertes courant 2010.



Stratégie de développement de l'aéroport

Il s'agit de consolider le développement touristique local et les retombées économiques directes induites par la création de nouvelles destinations

Les projets d'investissement

Le montant des subventions dont bénéficie l'aéroport de Bergerac est progressivement passé de 258 K€ à 1 073 K€ en 2009. Essentiellement assurées par les collectivités locales jusqu'en 2007, elles sont depuis cette date versées par le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Dordogne¹ (SMAD) et l'Etat. En 2009, pour un total de subventions de 1 073 K€, 13 % ont été versés par l'Etat et 87 % par le SMAD.

Evolution des investissements sur 6 ans (en K€)

2004	2005	2006	2007	2008	2009
67	88	80	286	1 282	246

Les investissements de l'aéroport de Bergerac évoluent sensiblement à la hausse depuis 2004, avec un « pic » en 2008. Un emprunt de 1 380 millions d'euros a été contracté fin 2008 en vue de la construction de la nouvelle aérogare.

L'aéroport a un projet de réfection complète de la piste et du taxiway pour 3,5 millions d'euros.

La gouvernance (mode de gestion)

Le schéma juridique de l'aéroport de Bergerac a connu un changement en juillet 2007.

Avant juillet 2007, la propriété de l'aéroport revenait à la ville de Bergerac qui avait bénéficié d'une convention de délégation de la part de l'Etat pour la création de l'aérodrome.

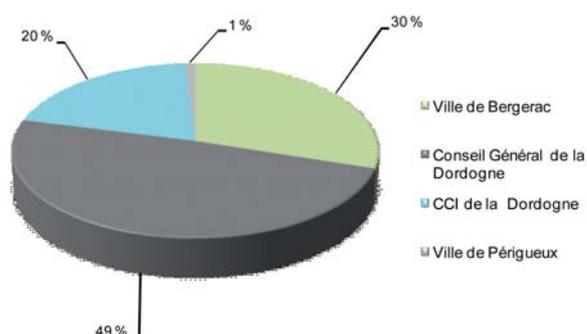
La ville de Bergerac en avait sous-traité la gestion à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bergerac, puis de la Dordogne. Il était le seul aéroport en Aquitaine sur ce schéma juridique. La CCI bénéficiait d'un accord de gestion pour le développement de la plate-forme de Bergerac, avec une close particulière relative à la prise en charge partagée du déficit d'exploitation de l'aéroport, ainsi que des investissements sur la plate-forme.

En juillet 2007, la compétence de la gestion de l'aéroport de la ville de Bergerac a été transférée à un syndicat mixte comprenant quatre partenaires.

En 2010, un transfert de parts a été effectué : le Conseil Général, qui détenait jusque là 30 % des parts, est devenu actionnaire majoritaire à 49 %.

La Mairie de Bergerac voit sa part diminuer de 49 % à 30 %.

Actionnaires de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord en 2010



Le SMAD a reconduit, au 1^{er} janvier 2008, pour cinq ans, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne comme gestionnaire de l'aéroport.

¹Ce Syndicat Mixte regroupe à différentes échelles de contribution la ville de Bergerac, le Conseil Général de la Dordogne, la CCI de la Dordogne et la ville de Périgueux.

Les forces et faiblesses

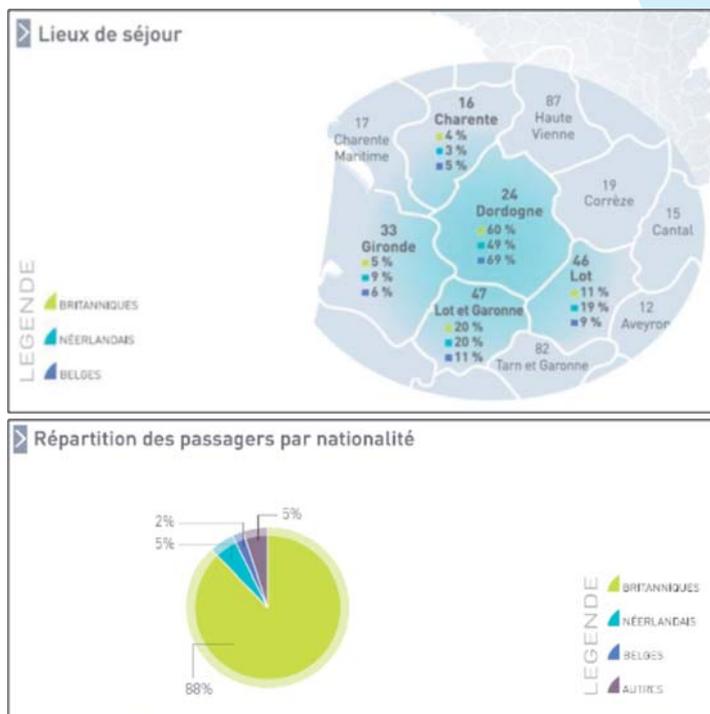
Atouts et faiblesses structurels

FORCES	FAIBLESSES
Spécialisé dans le low cost « d'import » (venue de touristes britanniques dans la région) Outil de développement économique reconnu par les collectivités : fortes retombées économiques et bon retour sur investissement Pas de contrainte foncière ou environnementale	Forte concurrence de Brive et de Limoges

Source : contribution des CCI d'Aquitaine au Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, CCI Aquitaine, février 2009

Positionnement concurrentiel

(Positionnement de l'équipement dans son marché, en matière d'aménagement du territoire (par rapport aux autres unités à proximité)



Source : Observatoire de l'impact économique des flux de l'aéroport Bergerac-Dordogne-Périgord 2009

Le rayonnement économique de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord est important : sa zone de chalandise s'étend sur 200 km.

La clientèle de l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord est essentiellement constituée d'étrangers, au moins à 90%. A noter, néanmoins, que les lignes sur Charleroi et Londres sont fréquentées respectivement à hauteur de 25 % et 18 % par une clientèle française 85 % de cette clientèle étrangère utilisent ces lignes pour du court séjour ; 15 % sont considérés comme résidents permanents : 45 000 passagers résident en Dordogne plus de 6 mois par an. Ces clients exercent une activité professionnelle en Dordogne.

La majorité de la clientèle (37 %) a pour but le tourisme et les loisirs. Beaucoup de ces clients étrangers possèdent, en effet, des résidences secondaires dans le département.

La zone de chalandise est susceptible d'évolutions avec la mise à 2x2 voies de la RN21. En effet, cela va permettre à de potentiels clients situés au sud et au nord de la plateforme d'y accéder plus facilement.

Concurrence extra-régionale

Environnement concurrentiel des aéroports aquitains dans le grand Sud-Ouest

Aéroport concurrent	Distance (en kms)	Trafic passagers (en milliers)		Nombre de liaisons en 2009		
		Trafic 2009	Evolution 2008/2009	Nationales	Internationales Permanentes	Saisonnnières
Brive	134	Ouverture juin 2010		1	2	0
Limoges	213	356	-7%	2	5	8 (+ 13 charters)

NB : pour les aéroports français, les données sont issues du site www.aeroport.fr, octobre 2010.
Traitement : CCI Aquitaine

L'aéroport de Bergerac est potentiellement en concurrence avec l'aéroport de Brive, devenu grâce à d'importants travaux en 2010 la plate-forme Brive-Vallée de la Dordogne. La ligne vers London city, depuis Brive par City Jet (filiale AF), attire pour l'instant peu de clients de Dordogne. Cependant, la piste a été rallongée à 2 200 mètres pour pouvoir accueillir des gros porteurs.

L'aéroport de Brive, dont le budget s'élève à 48,7 millions d'euros, a pour objectif d'accueillir environ 80 000 passagers à partir de 2011. Il est situé à l'intersection de trois départements, Corrèze, Dordogne et Lot.

Plus largement les aéroports de Brive, Limoges et Bergerac forment un triangle aéroportuaire rapproché, englobant les mêmes territoires et offrant potentiellement les mêmes services via l'implantation de compagnies low cost.



Source : <http://maps.google.fr>
Traitement CCI Aquitaine

Le site Internet de l'aéroport de Brive² présente une carte de la zone de chalandise autour de l'aéroport qui s'étend sur trois territoires, dont l'Aquitaine. Elle comprendrait ainsi dans son périmètre 146 communes de Dordogne, correspondant au pays du Périgord Noir.



Source : Dossier de presse de l'aéroport de Brive-Vallée de la Dordogne, 2010

Ces aéroports sont par ailleurs en connexion depuis 2008 au sein du « Club des Aéroports du Centre ouest », qui a pour vocation de mutualiser les moyens et de réfléchir à une offre commerciale globale pour le low cost. Elle regroupe les aéroports d'Angoulême, de Bergerac, de Limoges, de Poitiers et de Brive-Souillac.

²Ce dossier est téléchargeable à l'adresse suivante : <http://www.aeroport-brive-vallee-dordogne.com/sites/aeroport-brive-vallee-dordogne.com/files/images/tourisme/DP%20AEROPORT.pdf>

Annexe

1

Fiche

5

AÉROPORT DE PÉRIGUEUX BASSILLAC



AÉROPORT DE PÉRIGUEUX BASSILLAC

Cartographie générale (principales caractéristiques des équipements)

Type d'aéroport	Civil
Concédant/propriétaire	Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne
Création	1936
Concessionnaire/gestionnaire	Ville de Périgueux
Rôle de la CCI	Propriétaire des infrastructures aéroportuaires
Superficie	Piste de 1750m
Nombre de compagnies sur place	1
Nombre de lignes (au 30/06/2011)	1
Trafic passagers 2011 (en milliers)	8

Trafic passagers

Le trafic passager de 1999 à 2010

	1999	2005	2008	2010	2008/2011 (%)
Total passagers	30 782	6 772	5 155	8 940	+73,4

Source : www.aeroport.fr, 2011 - Unité : passagers
Traitement : CCI Aquitaine

L'aéroport de Périgueux-Bassillac se démarque des autres aéroports aquitains dans le sens où il a connu, depuis 2005, une reprise et une cessation de l'activité commerciale amenant à la fermeture de la zone aéroportuaire.

Limité, depuis sa création, à une seule ligne à vocation de ligne d'affaires vers Paris, il a vu son activité commerciale fluctuer de manière importante. Côté des 40 000 passagers au milieu des années 90, le trafic de l'aéroport a diminué progressivement : 30 782 en 1999 puis 25 400 en 2002 pour passer à 19 680 en 2004. Plusieurs compagnies se sont succédées très rapidement sans succès entre 1999 et 2005 (Air Littoral, Régional Airlines, Airlinair).

Cela a conduit à la mise en place, en 2002, d'une seule ligne Bergerac-Périgueux-Paris alors que les aéroports de Bergerac et Périgueux disposaient chacun de leur propre liaison vers la capitale. Le déclin progressif du trafic de l'aéroport de Périgueux ainsi que les déséquilibres croissants dans les comptes d'exploitation, générant des mauvaises performances commerciales et financières, rendaient les perspectives plus qu'incertaines.

C'est ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne et les collectivités concernées, gestionnaires, ont décidé de ne pas renouveler la ligne et de suspendre l'activité commerciale de l'aéroport de Périgueux en mars 2005, avant d'y mettre un terme en mars 2006. La commune de Périgueux a depuis étudié les possibilités de relancer l'activité de son aéroport.

En décembre 2006, une convention de mise à disposition de la plate-forme aéroportuaire de Périgueux a été signée entre la Chambre de Commerce et d'Industrie et la ville de Périgueux.

En 2007, la ville a lancé un appel d'offres européen pour trouver une compagnie exploitante.

En avril 2008, la délégation de service public pour l'exploitation de la ligne Périgueux-Paris a été signée avec la compagnie Twin Jet, qui assure depuis deux allers et retours journaliers. Mais les contreparties financières de cette opération sont lourdes et un plan de financement du déficit d'exploitation, mettant à contribution les collectivités, a été entériné.

Depuis le mois de novembre 2009, la desserte Périgueux-Paris passe désormais par Bergerac.

Le maintien en activité de cette ligne avec Paris est en grande partie lié au fait qu'elle bénéficie du titre d'OSP (ligne à Obligation de Service Public) et qu'elle est, à ce titre, financée par l'Etat et les collectivités.

La fréquentation de l'aéroport a augmenté de 12 % entre 2009 et 2010.

Point sur les lignes existantes à l'aéroport de Périgueux-Bassillac (au 30/06/2011)

Ligne (compagnie)	Date de création
Paris (Twin Jet)	Avant 2010

Les projets d'investissement

Evolution des investissements en euros

2008	2009
312 148	53 081

Le montant des investissements en 2008 est de 312 148 €, les travaux d'aménagement de sécurité étant financés à 30 % par l'Etat.

Les subventions proviennent de différentes sources, qui peuvent varier d'une année sur l'autre, les principales étant :

- L'Etat pour les subventions d'équipement : 85 k€ en 2008 ;
- Les surtaxes aéroports ;
- La participation des partenaires : la Communauté d'Agglomération Périgourdine, le Conseil Général, l'association de chefs d'entreprises locales « la voie des Airs » et la CCI de la Dordogne.

Les subventions d'équipement des collectivités locales se sont élevées à :

- 1,4 million d'euros en 2008 ;
- 953 k€ en 2009.

La gouvernance (mode de gestion)

Concédant/propriétaire	Concessionnaire/gestionnaire
Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne	Ville de Périgueux

L'Etat co-finance la ligne Périgueux / Paris dont l'OSP arrive à échéance au mois de mars 2011.

Le financement de la liaison Périgueux / Paris est assuré par divers partenaires locaux, dont la contribution est révisée tous les ans :

- Le Conseil Général de la Dordogne ;
- La Ville de Périgueux ;
- La CCI de la Dordogne ;
- La Communauté d'Agglomération Périgourdine ;
- La Ville de Boulazac ;
- L'association de chefs d'entreprises locales ; « La Voie des Airs ».

Les forces et faiblesses

Atouts et faiblesses structurels

FORCES	FAIBLESSES
<p>Soutien annuel de l'Etat au titre de la réglementation sur l'obligation de service public (OSP)</p> <p>Demande forte de la part de certains acteurs politiques et économiques locaux pour son maintien</p>	<p>Possibilités d'extension physique limitée</p> <p>Installations et équipements à moderniser</p>

Source : contribution des CCI d'Aquitaine au Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, CCI Aquitaine, février 2009

Positionnement concurrentiel

La liaison Dordogne / Paris est commune aux aéroports de Bergerac et de Périgueux. Elle permet aux chefs d'entreprises de programmer chaque jour de la semaine un aller-retour journalier.

Par ailleurs, la présence de liaisons sur Paris, au départ des aéroports de Brive et Limoges permettent aux chefs d'entreprises de notre département, 3^{ème} département français de par sa superficie, et selon leur localisation territoriale, d'avoir une offre de services élargie. Il en est de même pour accueillir en Dordogne leurs partenaires parisiens et/ou étrangers permettant ainsi aux acteurs de notre département de bénéficier d'une équité territoriale.

Annexe

1

Fiche

6

AÉROPORT D'AGEN LA GARENNE

Fiche
6

AÉROPORT D'AGEN LA GARENNE

Cartographie générale (principales caractéristiques des équipements)

Type d'aéroport	Civil
Concédant/propriétaire	Syndicat mixte de l'Aéroport d'Agen (SMAD) en décembre 2006
Création	1973
Concessionnaire/gestionnaire	SMAD depuis 1974
Superficie	103 ha en pleine propriété, 1,5 ha (Etat) Piste de 2 165m de longueur et 30 m de large Hangar à avions : 5 500 m ² Bureaux et ateliers : 1 150m ²
Actionnaires	Conseil Général de Lot-et-Garonne, Communauté d'Agglomération d'Agen, Chambre de Commerce et d'Industrie de Lot-et-Garonne et Chambre des Métiers
Rôle de la CCI	Actionnaire
Nombre de compagnies sur place	1
Nombre de lignes (au 30/06/2011)	1
Trafic passagers 2011 (en milliers)	35
Outils de manutention	Nacelle élévatrice de dégivrage Tapis et chariots monte bagages
Prestataires	
Services de la zone aéroportuaire	GIP Sûreté - TFN Nettoyage
Equipements de la zone aéroportuaire	TIC : site web du Conseil Général de Lot-et-Garonne Sécurité/sûreté : SSLIA niveau 4 Environnement : bassin de décantation + séparateur hydrocarbure
Procédures / certifications	Homologation en cours
Effectifs	14 personnes ETP Nature contrat de travail : statut CCI par contrat de prestations de services du SMAD
Entreprise installées sur zone aéroportuaire (amodiataires)	ATE (bâtiments d'IMMO-CCI) peinture d'avion AIRWAYS FORMATION (IMMO-CCI) ACMG (climatologie)
Partenariat	Professionnel : AIRLINAIR Institutionnel (financement) : - CCI - Trésor Public (comptabilité) - Cabinet MILLARD (fiscal)

Trafic passagers

Le trafic passager de 1999 à 2010

	1999	2005	2008	2010	2011	2010/2011 (%)
Passagers locaux	26	15	23,4	31,2	35,1	+12,5
dont internationaux			0,4	31	35	-50,0
dont nationaux			23	786	824	+12,9
Transit			0,2	0,2	0,1	-50,0
TOTAL	26	15	23	31	35	+12,9
dont low cost			0	0	0	

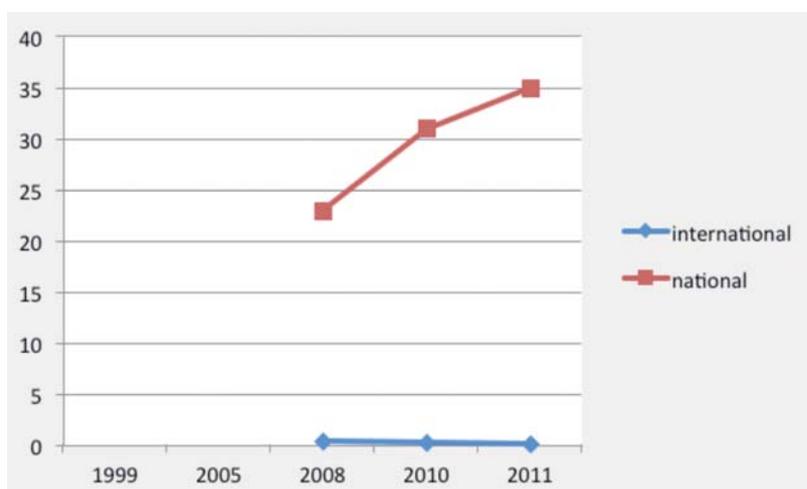
Source : www.aeroport.fr, 2011 - Unité : milliers de passagers
Traitement : CCI Aquitaine

L'aéroport d'Agen-La-Garenne ne dispose que d'une seule ligne, vers Paris, essentiellement destinée à une clientèle d'affaires locale (environ 70 % des passagers).

Il a une vocation purement nationale (seuls des vols à la demande vers l'international peuvent éventuellement être assurés en plus).

Aucune compagnie low cost n'y est implantée.

Evolution du trafic de l'aéroport d'Agen-La-Garenne



Source : Union des Aéroports Français- Unité : en milliers de passagers
Traitement : CCI Aquitaine

L'aéroport d'Agen-La-Garenne a connu différentes phases d'évolution de son trafic :

- une forte progression des passagers entre 2005 et 2006 : + 51 % ;
- une diminution importante entre 2006 et 2007 : - 69 %. Cela résulte de la fermeture de la ligne à Obligation de Service Public vers Paris entre avril 2007 et fin 2007, suite au désengagement de la compagnie portugaise AEROCNDOR ;
- la reprise du trafic entre 2007 et 2008 due à la relance de la ligne vers Paris, avec l'installation de la compagnie AIRLINAIR. Elle a dépassé l'objectif de « rentabilité » évalué à 17 000 passagers, avec plus de 22 000 passagers comptabilisés sur l'année.

2009 est dans la continuité de 2008 avec une croissance aux alentours des 20 %. Cela s'explique par un nombre de passagers en direction de Paris supérieur aux prévisions : 27 000 contre 22 000.

En 2010, la fréquentation de l'aéroport est sur la même dynamique que les deux dernières années : le trafic a en effet progressé de 12 % entre 2009 et 2010, et de près de 13 % entre 2010 et 2011.

Le trafic, essentiellement composé de voyages d'affaires, pourrait se diversifier. Les clients touristiques britanniques et belges se développent actuellement en Lot-et-Garonne, investissant notamment dans l'immobilier. Cela pourrait contribuer à développer le trafic touristique de la ligne Agen-Paris.

Au regard des trois dernières années, l'aéroport d'Agen-La-Garenne semble avoir ressenti la crise de manière très atténuée.

Le fait que la ligne vers Paris soit soutenue par des fonds publics peut expliquer la bonne résistance de l'aéroport.

Point sur les lignes existantes à l'aéroport d'Agen la Garenne (au 30/06/2011)

Ligne (compagnie)	Date de création
Paris (Airliner)	Avant 2010

Les projets d'investissement

Evolution des investissements sur 6 ans

2004	2005	2006	2007	2008	2009
	60	40	1 070	75	97

L'aéroport d'Agen a fait un investissement important de plus de 1 000 K€ en 2007. Il a été en partie financé par des subventions d'équipement : 170 K€ venant des collectivités locales en 2007 et 142 K€ en 2008. Il a consisté à créer une zone d'activité aéroportuaire, ainsi qu'à mettre en place un parking avion et à démolir un hangar.

Les investissements sont à la charge du SMAD.

Stratégie de développement

1) Entrée de nouveaux partenaires institutionnels issus des territoires voisins de l'aéroport sur les 3 départements (Lot-et-Garonne ; Gironde ; Tarn-et-Garonne)

2) Recherche de nouvelles lignes :

- Agen/Lyon
- Agen/Ajaccio
- Agen/Saragosse

Projets d'investissements

- 1 camion de pompier VIM 60
- 1 télécommande de balisage PCL

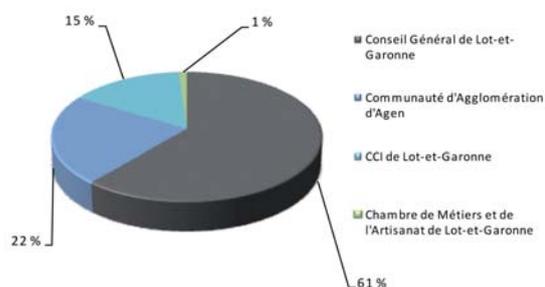
Financements actuels des investissements

Origine	%
Marge brute d'autofinancement (MBA)	100 %
CCI	0
Etat	0
Région	0
Autres collectivités	0
Fonds européens	0
Emprunts	0
Autres	0

La gouvernance (mode de gestion)

En 1973, le terrain d'Etat a été donné en concession d'outillage public au Syndicat mixte de l'aéroport d'Agen (SMAD). Le processus de décentralisation du 13 août 2004 a eu pour conséquence le transfert de la propriété et de la gestion du terrain au syndicat mixte de l'Aérodrome Départemental du Lot-et-Garonne (SMAD) en décembre 2006.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lot-et-Garonne, qui dispose d'un contrat de prestation de service du personnel de l'aéroport, est membre minoritaire.

Actionnaires de l'aéroport d'Agen-La-Garenne en 2010

Le SMAD a reconduit, au 1^{er} janvier 2008, pour cinq ans, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne comme gestionnaire de l'aéroport.

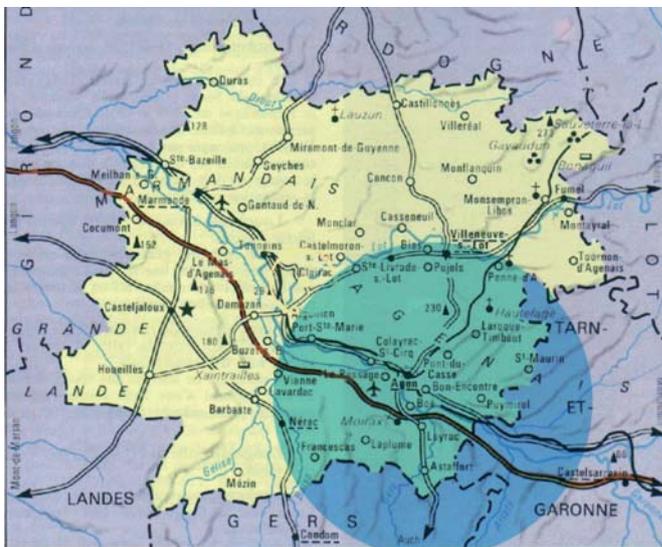
Les forces et faiblesses**Atouts et faiblesses structurels**

FORCES	FAIBLESSES
Aéroport de centre-ville Placé au cœur du territoire de la « moyenne Garonne » Accessibilité excellente	Possibilité d'extension limitée

Source : contribution des CCI d'Aquitaine au Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, CCI Aquitaine, février 2009

Positionnement concurrentiel

(Positionnement de l'équipement dans son marché, en matière d'aménagement du territoire (par rapport aux autres unités à proximité)



Hormis l'agglomération d'Agen (un peu plus de 70 000 habitants), la zone de chalandise de l'aéroport compte deux villes de taille modeste : Nérac (7 000 habitants) et Condom (7 500 habitants), puis une ville de taille moyenne : Villeneuve-sur-Lot (25 000 habitants).

La zone est répartie sur deux régions et trois départements : le Lot-et-Garonne (2/3), le Gers et le Tarn-et-Garonne (1/3 à eux deux).

La clientèle de l'aéroport d'Agen comprend une partie de voyages « business », les chefs et cadres d'entreprises implantées sur place se rendant à Paris pour affaires. La clientèle est également constituée de touristes. La clientèle étrangère, en Agenais, est en développement actuellement.

Le bilan de la saison touristique de l'été 2009 effectué par l'office départemental du tourisme montre que le déficit des britanniques a pu être comblé par la progression des belges, des hollandais et des espagnols venus dans le sud du département. Mais la part de la clientèle étrangère dans le département reste faible (près de 20 % des nuitées).

En 2020, l'arrivée de la nouvelle ligne à Grande Vitesse qui reliera Bordeaux à Toulouse modifiera également cette zone de chalandise.

L'aéroport d'Agen pourrait voir sa zone de chalandise évoluer avec :

- la mise à 2x2 voies de la RN21,
- l'arrivée de la LGV Sud Europe Atlantique, qui positionnera l'aéroport au centre d'un nœud qui mettra en connexion le train avec la route (Euro 21, A 63) et l'avion.

Sur les lignes qui desservent Londres, la CCI de la Dordogne estime que 22 % de résidents en Lot-et-Garonne utilisent l'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord pour ses déplacements, ce qui pourrait évoluer si l'aéroport d'Agen-La-Garenne décidait d'ouvrir des lignes autres que celle vers Paris.

L'aéroport d'Agen pourrait être amené à revoir son fonctionnement habituel, avec une seule ligne nationale reliant Paris.

Trois événements pourraient faire changer les choses :

- l'Union européenne a annoncé au printemps 2011 qu'elle envisageait de réduire les points de passage frontalier hors espace Schengen, dont l'aéroport d'Agen fait partie. Cela lui permet habituellement d'accueillir quelques jets privés dont les occupants constituent une clientèle à fort pouvoir d'achat intéressante pour les services de l'aéroport et au-delà, pour les services et commerces agenais ;
- la Ligne à Grande Vitesse mettra Agen à 30 minutes de trajet de Bordeaux et de Toulouse. Sa réalisation pourrait remettre en cause les choix de liaisons aériennes ;
- la création d'une ligne low cost vers le Maghreb / la Grande-Bretagne est évoquée. L'idée est inscrite dans le Schéma Départemental de Développement Touristique et dans la Convention d'Objectifs passée avec le Conseil Régional.

Annexe

1

Fiche

7

AÉRODROME DE LIBOURNE LES ARTIGUES DE LUSSAC



AÉRODROME DE LIBOURNE LES ARTIGUES DE LUSSAC

Présentation de l'offre actuelle

Fiche signalétique

CCI	LIBOURNE
Équipement	Aérodrome Libourne-Les Artigues de Lussac
Délégrant	Concessionnaire de l'Etat
Type de contrat	Propriétaire-gestionnaire
Création	1971
Terrain / foncier	51 hectares
Infrastructures de stockage	Hangars pour hébergement aéronefs : ≈ 3000 m ²
Bureaux - ateliers	1 bureau d'accueil 6 m ²
Prestataires / Services	<ul style="list-style-type: none"> - 1 station service essence Avgas 100 LL - 1 aéro-club - 1 club ULM - 1 groupement de constructeurs amateurs - 1 club aéro-modélisme
Équipements de la zone	<ul style="list-style-type: none"> - 1 piste en dur 1 100 m - 1 piste en herbe 800 m - 1 parking voitures - 1 véhicule premier secours
Procédures / certifications	Ouvert à la circulation aérienne publique (catégorie D)
Traffic	4 000 atterrissages par an
Principaux trafics (type de marchandises)	Avions affaires 4 par mois
Entreprises installées sur zone	<ul style="list-style-type: none"> - 1 restaurant - 1 société de transports de passagers en hélicoptère En prévision : 2 installations supplémentaires en 2012
Rôle de la CCI	Gestionnaire plateforme
Budget	Investissement moyen annuel Fonctionnement en K€
Partenariat	Professionnel Administratif Institutionnel (financement)

Financements actuels des investissements

Origine	%
Marge brute d'autofinancement (MBA)	
CCI	100
Etat	
Région	
Autres collectivités	
Fonds européens	
Emprunts	
Autres	

La gouvernance (mode de gestion)

La CCI de Libourne est propriétaire de l'emprise de l'aérodrome. Elle en assure les conditions d'aménagement, d'entretien et d'exploitation.

Coût et prix moyen des services offerts

Type de services	Coûts / Prix HT	Commentaires
Redevance atterrissage ext.	4,06	Tarif soumis pour avis à la DGAC
Redevance atterrissage basé	3,09	Tarif soumis pour avis à la DGAC
Abris mensuel avion < 1,5t	43,9	Tarif soumis pour avis à la DGAC
Abris mensuel avion > 1,5t	65,84	Tarif soumis pour avis à la DGAC
Distribution 100 LL	1,94 / 2,31	Marge 40 cts pour compenser carte TOTAL

Les forces et faiblesses

Opportunités	Menaces
Zone d'activités à proximité Demande d'implantation d'entreprises Projet d'éclairage de la piste Lien avec le tourisme et la viticulture	Hausse du carburant Evolution de la réglementation Hausse de la Fiscalité

Forces	Faiblesses
Piste en dur de 1 100 m 3 ^{ème} aérodrome d'Aquitaine Implantation Helipro- Passion Restaurant sur site Activité des clubs sur site	Pas de locaux d'accueil Peu de capacité d'accueil dispo. Pas de Jet A1

Perspectives

Stratégie de développement

La CCI de Libourne souhaite développer sa plateforme en accueillant des entreprises liées à l'activité aéronautique. La proximité de la future zone d'envergure du Libourmais devrait apporter une nouvelle demande des industriels pour des services de transport soit vers Mérignac ou des destinations nationales pour des vols privés. La présence de ces nouveaux services pourra également permettre le développement des activités de tourisme, compte tenu de la proximité de St Emilion.

Marchés potentiels

Les marchés du tourisme et du vol d'affaires sont des marchés potentiels pour la plateforme. Les investissements vont permettre d'accueillir des entreprises liées à l'aéronautique afin de développer une activité professionnelle sur la plateforme.

Projets d'investissements

La CCI de Libourne réalise en 2011 un investissement de 450 K€, pour réhabiliter ses hangars et construire un nouvel hangar de 500 m². En 2012, elle envisage la construction d'un hangar de 1 000 m² et le balisage nocturne de la piste pour un montant de 620 K€.

Propositions d'actions ou réflexions interconsulaires

Comme pour les entreprises, les grosses structures d'aéroports peuvent négocier plus facilement les prix avec les prestataires intervenants sur les infrastructures (pistes, peinture, maintenance, BTP...). N'y aurait-il pas des possibilités de pratiquer des prix similaires pour les petites entités.

L'échange d'expérience sur les problématiques d'entretien, de sécurité, peuvent être appréciables pour conforter les choix d'investissements sur les petites entités (aménagement station Jet A1, éclairage des pistes, location hangar, entretien, services...).

Annexe

2

PRÉSENTATION DES PORTS DE LA RÉGION AQUITAINE GÉRÉS PAR LES CCI

- PORT DE BAYONNE
- PORT DE SAINT-JEAN-DE-LUZ

Annexe

2

Fiche

1

PORT DE BAYONNE

Fiche

1

PORT DE BAYONNE

1 Modalités de gouvernance

Jusqu'à la détenue par l'Etat, la propriété du port de Bayonne a été transférée au Conseil régional d'Aquitaine le 1^{er} août 2006 (convention signée le 8 septembre 2006). Le port de Bayonne a ainsi été le 1^{er} port français d'intérêt national à devenir propriété d'une collectivité territoriale. L'Etat a conservé toutefois les missions liées à la sécurité et à la sûreté.

Le nouveau contrat de concession a été attribué à la CCI de Bayonne Pays Basque le 1^{er} janvier 2009, pour une durée de 15 ans, sous forme d'une délégation de service public.

A ce titre, les missions de la CCI BPB sont les suivantes :

- Gestion des « superstructures » (outillages publics, terre-pleins et hangars) : aménagement, entretien, exploitation, développement
- Mise en œuvre et financement du dragage
- Remorquage (confié à un opérateur privé)
- Entretien et développement des voies ferrées
- Promotion et gestion de l'outil économique

2 Plan de développement stratégique

Pour notre Chambre de Commerce et d'Industrie, le Port est un puissant facteur de développement de l'économie régionale. Il contribue directement ou indirectement à la création de valeur ajoutée et d'emplois sur un territoire qui s'étend sur les départements des Pyrénées Atlantiques, des Landes et déborde sur la région Midi-Pyrénées et le Nord de l'Espagne.

Cette vision qui donne au Port une vocation plus large que celle d'un simple outil de transport, est fondée sur l'expérience du passé et inspire notre stratégie pour les quinze prochaines années.

La stratégie que nous proposons repose sur trois axes de développement, industriel, logistique et environnemental. Son succès dépend de la compétitivité de l'outil portuaire qui s'impose comme objectif permanent de notre action.

A UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT FONDÉE SUR TROIS AXES

Le Port procure à notre territoire un avantage compétitif incomparable pour l'implantation et le développement d'industries, particulièrement lorsque celles-ci utilisent des produits pondéreux. C'est la vocation historique de Port industriel qu'il est nécessaire de consolider.

Placé sur un axe de transport majeur, tant sur le plan routier que sur le plan ferroviaire, le Port de Bayonne doit constituer un atout essentiel, pour l'Aquitaine, en matière de report modal et répondre ainsi aux défis du développement durable. C'est la vocation logistique du Port qu'il est impératif de développer.

Situé au cœur d'une zone urbaine, sur un estuaire et à proximité de zones touristiques importantes, le Port doit conduire une politique environnementale rigoureuse et permanente. C'est sa vocation urbaine qu'il est nécessaire d'approfondir.

Un axe industriel : fixer des activités productives sur notre territoire

Historiquement, le Port de Bayonne est un Port industriel. Nous souhaitons consolider cette vocation industrielle qui intervient de deux manières :

- en assurant aux entreprises du Sud Aquitain, d'une partie de Midi-Pyrénées et du Nord de l'Espagne un accès au transport maritime. C'est le cas de l'industrie chimique de Lacq, de l'industrie du bois des Landes, de l'agriculture Sud Aquitaine,
- en fixant sur l'espace portuaire une activité industrielle fortement utilisatrice du transport maritime. A côté de filières traditionnelles comme celle des engrais, nous avons pu, à la fin des années 90, susciter la création d'une filière sidérurgique, aujourd'hui en fort développement.

Le maintien et le développement de cette activité industrielle est stratégique pour l'avenir du Port et pour l'économie régionale :

- génératrice de forts volumes, elle assure une base stable de trafic maritime et des ressources pérennes au Port,
- elle structure le tissu économique local : l'industrie fait largement appel à la sous-traitance et a un effet d'entraînement important sur le développement des infrastructures (réseaux électriques, voies de communication) ; le port de Bayonne génère en Aquitaine un impact économique de 530 M€ par an,
- elle a permis la création d'activités de services sur le Port lui-même : stockages de vrac solides, dépôt de produits chimiques (le plus important de la façade atlantique), chaudronnerie industrielle,
- elle a de ce fait un impact important sur l'emploi et assure un meilleur équilibre de l'activité économique dans une région fortement marquée par le tourisme estival. On estime l'emploi direct et indirect généré par le Port à 3 500.
- elle génère des ressources fiscales importantes pour les collectivités territoriales.

Crédit photo c.rebiere@bailloide-photo.com



La consolidation de cette activité industrielle n'est pas naturelle. Elle suppose que des conditions soient réunies. Fort d'une expérience largement couronnée de succès, notre volonté est de poursuivre leur mise en œuvre, par une action soutenue dans trois domaines :

- une action commerciale déterminée et orientée vers l'industrie. La création, à la fin des années 90, d'une filière sidérurgique par l'implantation du groupe UCIN devenue aujourd'hui CELSA est le fruit de cette action commerciale. Plus récemment, le projet BELTRAME est le résultat de l'action de prospection du pôle implantation de la CCI de Bayonne Pays Basque, fruit d'un partenariat exemplaire entre la CCI, le Conseil régional d'Aquitaine et le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques. L'industrie sidérurgique assure, aujourd'hui, environ 40 % du trafic Portuaire qui a connu, depuis 1996, une augmentation de 50 %.
- une politique de réserve foncière continue et anticipatrice. En effet, si l'industrie est génératrice de forts volumes de trafic et d'emplois, elle est aussi consommatrice d'espaces. L'implantation du groupe sidérurgique UCIN n'a été possible que grâce à la présence d'une réserve foncière disponible, bord à quai.
- une action pédagogique de concertation avec la population riveraine et les associations qui la représentent, afin de rendre acceptable l'activité industrielle trop souvent considérée comme source de pollution.

Un axe logistique : favoriser le recours au mode de transport maritime

Le Port de Bayonne doit être un outil majeur du report modal en Aquitaine. Cet impératif stratégique suppose la création et le développement de lignes régulières, dédiées ou généralisées. Il vise deux objectifs :

- permettre à toutes les entreprises importatrices et exportatrices de l'hinterland du Port d'utiliser le transport maritime,
- profiter de la position géographique de Bayonne, point de contact de l'axe Nord-Sud, pour provoquer un changement de mode de transport, de la route vers la mer.

Dans l'ensemble des ports d'Europe la création de tels services réguliers doit faire face à deux obstacles qui devraient s'estomper à l'avenir :

- le transport routier longue distance n'internalise pas la totalité des coûts, ce qui fausse la concurrence avec le transport maritime
- la pénurie de navires sur le marché qui est liée au développement accéléré des économies du continent asiatique pénalise le transport par mer.
 - Cela explique, sur le port de Bayonne comme ailleurs, les difficultés rencontrées dans l'ouverture de lignes régulières.
 - Cependant, nous avons la conviction, que dans un proche avenir, la vocation logistique du Port de Bayonne se traduira par des réalisations concrètes et décisives. Cette conviction s'appuie sur des données dont certaines relèvent de l'évolution du contexte général et d'autres sont de notre responsabilité.
- la prise de conscience des Etats européens des avantages des modes de transport alternatifs à la route, au regard des exigences du développement durable, est réelle. Sous l'impulsion de l'Union Européenne, la plupart des Etats envisagent l'adoption de mesures dissuasives du type « taxe sur les poids lourds ». D'ores et déjà l'Allemagne et la Suisse l'ont adoptée. Elle est en projet en Italie, en Grande Bretagne et en France, suite aux travaux du Grenelle de l'environnement.
 - Cette évolution donnera toute son efficacité à la politique volontariste du Conseil régional d'Aquitaine qui a fait du développement du transport ferroviaire et maritime la priorité de son action et a adopté des mesures concrètes d'incitation.

- les conditions techniques d'accueil de lignes régulières sur le Port de Bayonne sont aujourd'hui réunies grâce à la baisse des coûts de passages portuaires depuis la réforme de la manutention, aux investissements spécifiques réalisés (zone dédiée, plate-forme technique, grue de déchargement, ...)
- enfin, la stratégie commerciale engagée, depuis plusieurs années, devrait porter ses fruits comme en témoignent les projets en négociation avancée. L'action commerciale porte sur plusieurs types de liaisons :
 - le transport de conteneurs vers un port hub, comme le Havre, par des navires spécialisés (feeders)
 - le transport maritime à courte distance de remorques routières non accompagnées ou de conteneurs spécialisés.

Crédit photo c. rebriere@balloide-photo.com



Un axe environnemental : « le port dans la ville »

La situation du Port de Bayonne est très particulière car les activités portuaires et industrielles s'y trouvent directement au contact de la ville et notamment de quartiers résidentiels, des activités touristiques essentiellement concentrées sur le littoral et d'un estuaire maritime important pour le transit entre les espaces naturels de la Vallée de l'Adour et l'Océan. C'est dire que la gestion environnementale du port est une condition nécessaire pour la réussite des objectifs industriels et logistiques.

C'est pourquoi, depuis de nombreuses années déjà, la CCI de Bayonne Pays Basque a placé la gestion de l'environnement comme une action prioritaire et s'est engagée dans une démarche de « management environnemental ».

L'obtention de la triple certification qualité - sécurité - environnement, témoigne de cette volonté et constitue, pour l'avenir, un engagement de progrès permanent. Le Port de Bayonne est le premier port de France à avoir obtenu cette triple certification.

Crédit photo c. rebriere@balloide-photo.com



Au delà de cette reconnaissance, de nombreuses actions ont été lancées :

- sur les impacts industriels, en travaillant avec les entreprises, les administrations, les collectivités et les associations au sein du Secrétariat Permanent à la Prévention des Pollutions Industrielles (SPPPI) à la connaissance et la réduction de ces impacts ;
- sur le milieu naturel, en réalisant avec l'appui des collectivités, une étude de la qualité des eaux de l'Estuaire de l'Adour. Cette étude, d'une durée de trois ans, est conduite par le CNRS et l'UPPA, a permis de connaître l'origine, la nature et l'ampleur des pollutions présentes, montrant ainsi que fort peu sont imputables au port ;
- sur le cadre de vie, en confiant à une équipe pluridisciplinaire d'architectes et de paysagistes l'étude d'une charte d'aménagement du port permettant de définir les règles à observer pour obtenir une bonne insertion du port dans le tissu urbain, et en mettant en pratique ces règles pour tout nouvel aménagement.

La CCI de Bayonne veut poursuivre cette stratégie aux côtés du Conseil Régional d'Aquitaine en développant ces actions à travers de nouveaux projets :

- la mise en place en 2011 d'un observatoire permanent de la qualité des eaux de l'Estuaire permettant de suivre l'amélioration de la qualité des eaux et d'affiner l'origine des pollutions,
- la mise en œuvre d'un programme d'aménagements des abords de la zone portuaire, en liaison avec les collectivités riveraines. Il s'inspirera du programme du « Parc Portuaire » défini à la suite de l'étude paysagère et architecturale.

Parmi les opérations prévues, nous avons identifié les priorités suivantes :

- les cheminements piétons permettant au public de visiter le port
 - la restauration des ouvrages de l'embouchure (chemins de halage)
 - la végétalisation des abords des zones portuaires.
- le développement de l'activité des croisières à Bayonne, qui ouvre le tourisme de la côte Basque à une clientèle internationale,
 - l'ouverture du port aux différents publics intéressés (scolaires, étudiants, résidents, touristes) en mettant en place une organisation adaptée.

B) DES CHOIX STRATÉGIQUES POUR AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DU PORT

Afin de faciliter la pleine réussite de cette stratégie, il est nécessaire de lever ou de réduire un certain nombre de freins à la compétitivité et donc au développement du port. Ils concernent prioritairement l'accessibilité terrestre et maritime du port et sa capacité à mobiliser de nouvelles réserves foncières.

Améliorer l'accessibilité terrestre du port

La priorité donnée à une stratégie multimodale qui favorise notamment le développement du cabotage maritime suppose que les trois modes de transport, la route, le fer et la mer soient parfaitement connectés.

En ce qui concerne le réseau ferroviaire, l'accessibilité du port est satisfaisante dans la mesure où les trois zones portuaires sont directement reliées au réseau national de RFF grâce à la réalisation, par la CCI de Bayonne, d'embranchements particuliers. Au stade actuel, il n'y a pas d'amélioration à prévoir sur ce réseau. A l'avenir, il pourra être développé, en fonction des besoins et des projets nouveaux qui s'implanteront sur le port.

Il en va autrement de l'accessibilité routière.

La réalisation de deux projets majeurs est souhaitable qui sont de nature à favoriser le report modal route/mer :

- la rocade Nord destinée à connecter le réseau routier et autoroutier au banc St Bernard, zone multimodale où seront localisés les services de lignes régulières (containers, roll-on roll-off).
- la voie de contournement de la zone portuaire de Tarnos qui permettra l'accès aux plages landaises sans avoir à traverser les installations portuaires et éviter ainsi les conflits d'usage.

Elargir l'accessibilité maritime.

Beaucoup d'investissements ont été réalisés au cours de ces trente dernières années pour augmenter la taille des navires admissibles. Ils ont permis de passer de navires de 10 000 tonnes à des navires de 20 000 tonnes. Il reste encore des progrès à réaliser.

La taille maximale des navires acceptable sur Bayonne est un enjeu majeur :

- Le commerce maritime international tend constamment à se massifier, ce qui entraîne une taille sans cesse croissante des navires construits, et ce dans tous les domaines (vraquiers, rouliers, etc. ...).
- Le fait pour un chargeur de pouvoir augmenter la taille d'un navire fait baisser le coût du fret maritime rapporté à la tonne.
- Les limites d'exploitation actuellement en vigueur (navires de moins de 20.000 tonnes) empêchent le développement de certains trafics comme le bois en grumes, les dérivés du bois tels que les copeaux, les tourteaux.

L'enjeu pour le Port de Bayonne n'est pas tant de vouloir à tout prix faire entrer des navires de plus fort tonnage que de s'aligner sur nos concurrents et d'abord Pasajes et d'offrir les mêmes services.

L'accès des navires de 25 000 tonnes au port de Pasajes, prive le port de Bayonne d'un certain nombre de trafics. Au-delà des conditions de concurrence entre les deux ports, le rétablissement de l'équilibre dans les conditions d'accès, favorisera le partenariat entre les ports que nous avons engagé depuis plusieurs mois.

Après consultation des professionnels, il semble possible de garantir sur Bayonne la même taille de navires que sur le port voisin, grâce notamment au déroctage du Redon réalisé en 2005. Il faut cependant que soient réalisées deux conditions : un dragage plus efficace de la zone d'évitage et la rénovation des quais de Blancpignon qui aujourd'hui ne peut accepter que des navires de 10 000 tonnes.

Le dragage du port de Bayonne est un élément critique, tant du point de vue de l'exploitation que du point de vue financier. Si le dragage de l'embouchure connaît aujourd'hui une solution satisfaisante, l'entretien des fonds dans la zone d'évitage constitue un problème non encore résolu. Nous considérons ce dossier comme prioritaire pour le futur concessionnaire.

Au vu des conclusions de l'étude sur l'optimisation des moyens de dragage que nous avons lancés conjointement avec le Conseil Régional, des décisions innovantes devront être prises visant à améliorer l'efficacité du service et à optimiser son coût. La possibilité de commercialiser les sables de dragage pour réduire la charge de ce poste devra est également envisagée.

Se doter de réserves foncières

Tous les exemples du passé montrent que la disponibilité de réserves foncières est une condition indispensable au développement portuaire. Il est toujours possible de délocaliser une zone d'activité. Ce n'est pas le cas d'un port qui est attaché à un lieu géographique précis.

La CCI souhaite donc poursuivre avec le Conseil Régional une politique active d'acquisition de terrains industriels. Ainsi, les terrains de l'usine Fertiladour et de Raffineries du Midi constituent une priorité pour le port. Une douzaine d'hectares pourraient donc venir rapidement accroître le domaine portuaire.

Enfin, en dehors de la zone portuaire, il nous paraît nécessaire d'envisager le développement de zones d'activités en lien direct avec le port. Toutes les implantations industrielles ou logistiques ne requièrent pas la proximité des quais. Certaines sont incompatibles avec la proximité immédiate de la ville. Il serait pourtant intéressant de profiter de l'attractivité du port pour fixer ces activités sur le territoire aquitain. A l'exemple de plus grands ports, Bayonne doit pouvoir s'appuyer sur des zones d'arrière-port pour se développer. La mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) pourrait alors permettre de créer le lien nécessaire entre ces infrastructures.

C CONCLUSION

La stratégie que propose notre Chambre de Commerce et d'Industrie dans le cadre de la nouvelle concession, s'inscrit dans la continuité de son action passée, fondée sur un esprit d'anticipation et d'innovation. Anticiper la disparition de certains trafics et rechercher de nouvelles filières de diversification, c'est ce qui a permis au port de Bayonne de connaître une croissance, sans précédent de son trafic, depuis 1996. Innover dans la gestion de l'outil portuaire, comme elle l'a fait pour le service de remorquage, dans la gestion de la manutention grâce à une répartition optimale de celle-ci entre le public et le privé, ou encore en obtenant la triple certification, c'est ce qui a permis au port de Bayonne de gagner en compétitivité, dans le respect des équilibres financiers.

Cette stratégie s'inscrit parfaitement dans la politique définie par le Conseil Régional d'Aquitaine qui assigne à son port un rôle dans l'aménagement du territoire, le développement économique et le report modal.

Enfin, notre Chambre de Commerce et d'Industrie, établissement public géré par des chefs d'entreprises, s'est vue confier, par la loi, des missions d'intérêt général. C'est dans cet esprit qu'elle gère le Port de Bayonne, en respectant le principe d'égalité de tous les clients devant le service portuaire et dans l'intérêt d'un développement durable de notre Région Aquitaine.

③ Plan d'investissements

Le plan proposé par la CCI pour la nouvelle concession s'inscrit dans la continuité de la gestion précédente, au cours de laquelle des investissements considérables ont été réalisés pour doter le port d'équipements performants.

Au total, plus de 100M€ d'investissements ont été réalisés. Ils ont représenté pour notre concession un investissement de 42,5 M€ en propre et 22,2 M€ sous forme de fonds de concours.

Cet effort sans précédent a permis un développement considérable du trafic passant de 2,7 MT en 1995 à plus de 4 MT aujourd'hui, grâce notamment à l'implantation de l'Acierie de l'Atlantique.

LE PROGRAMME 2009-2023

Le port de Bayonne dispose désormais d'un très bon niveau d'équipements qui lui permet de se placer en « position d'offre » et d'attirer de nouveaux trafics, qu'il s'agisse de projets industriels comme BELTRAME ou de services maritimes, telles de futures lignes RoRo.

Le nouveau programme de plus de 40 M€ a donc pour objectifs essentiels :

- d'adapter les outillages portuaires aux demandes de nos clients actuels
- d'accompagner la réfection des quais de Blancpignon, dernier secteur où les quais restent à rénover
- de mettre en place les équipements et outillages nécessaires à l'accueil des nouveaux trafics
- de lancer, avec le Conseil Régional, le programme du Parc Portuaire permettant une meilleure insertion du port dans la ville

Zone Aval (Tarnos)

Un investissement important vient d'être réalisé pour le remplacement de la grue GR9 sur la zone de Tarnos par une grue de 40T (GR14) à la benne, équipée d'une trémie aspiratrice et d'un dispositif de manutention continue desservant le tapis de l'usine Agriva. Cette grue est dimensionnée pour pouvoir décharger les brames d'acier qui seront importées par Beltrame (charge de 35T au crochet).

Au niveau des autres équipements, nous avons prévu :

- la mise en place d'une 3^{ème} voie sur le faisceau de l'EP5 pour faire face à l'augmentation annoncée du trafic ferroviaire de LBC (et plus tard de Beltrame) ;
- Le terrassement de plateformes nouvelles pour les extensions annoncées par Sotramab (hangar pour vracs et diverses) et LBC (nouveaux bacs de stockage).
- La construction d'un poste de garde à l'entrée de la zone de Tarnos, dès l'achèvement de la voie de contournement, afin d'assurer la fonction gardiennage demandée par le Conseil Régional dans la nouvelle concession.

Zone de Blancpignon (Anglet)

La reconstruction des quais de la Zone doit s'accompagner d'un renouvellement des grues actuelles qui datent des années 70 et qui ont une charge utile de 6 T, considérée aujourd'hui insuffisante. Afin de ne pas alourdir de façon conséquente le coût de l'outillage public, nous proposons :

- de transférer sur Blancpignon la grue GR11 de Tarnos qui date de 1995 et qui dispose d'une capacité de 15 T.
- d'investir dans une seconde grue (sur rail ou mobile) de la même capacité.

Ce transfert, rendu possible par l'usage généralisé sur Tarnos de la manutention continue pour les engrais, permettra à la zone de Blancpignon de disposer d'un outillage public plus adapté aux besoins des clients (ciment, aliment pour le bétail et céréales, bois fardelés). Il sera précédé par la construction d'un nouveau poste d'alimentation électrique en 5 000 V pour l'alimentation des grues.

Toujours dans le cadre de la reconstruction des quais de Blancpignon, nous avons prévu un aménagement en plusieurs tranches des terre-pleins et voies ferrées qui seront modifiés pour correspondre à la nouvelle disposition de la zone. Enfin, nous estimons nécessaire de prévoir la construction d'un magasin général pour produits en vrac, afin de remplacer les deux hangars existants en mauvais état.

Zone de Saint-Bernard (Bayonne)

Les aménagements actuels de la zone suffisent pour que le trafic se développe, sans qu'il soit besoin de renforcer les superstructures. La présence d'une grue, d'un hangar de 4 000 m² et de 4,5 ha de terre-pleins revêtus permet d'assurer un développement de trafics de marchandises diverses traditionnelles (bois, colis lourds).

Par ailleurs, afin de reconstituer la capacité d'accueil de nouveaux trafics RoRo du port, nous prévoyons prochainement la réalisation d'un deuxième poste RoRo (5 M€) et d'une plateforme associée (1.5 m€).

Autres investissements d'outillage

Pour adapter nos outillages à l'évolution des produits manutentionnés, plusieurs acquisitions de bennes sont prévues tout au long du programme.

Concernant les voies ferrées, nous poursuivons le programme de rénovation des passages à niveau déjà en cours, sur la base des nouveaux matériaux testés avec succès notamment sur le Boulevard du BAB.

Enfin, des investissements périodiques en matière de sécurité et d'environnement permettront à notre CCI de maintenir le haut niveau d'exigence que nous nous sommes imposé dans le cadre de notre certification.

Intégration du port dans la ville

Suite à l'étude paysagère et à la définition de la Charte du Parc Portuaire, initiées par la CCI, un programme opérationnel de travaux avait été mis au point avec l'ensemble des collectivités concernées. Ce programme, nommé « Parc Portuaire », n'a pu être réalisé en raison de l'engagement de la CABAB dans un programme communautaire très lourd au cours des cinq dernières années.

Ce projet est actuellement relancé, en concertation avec les communes riveraines. C'est un élément essentiel de notre stratégie commune visant à réaliser un développement portuaire en harmonie avec les villes qui l'abritent.

Afin de marquer cette volonté, nous avons prévu sur toute la durée du futur contrat un investissement continu de près de 2 M€, augmentant au fil des années, pour tenir compte d'une mise en route progressive de ce programme.

Le programme présenté par la CCI de Bayonne se place dans la continuité de sa gestion passée. Grâce aux investissements réalisés au cours des quinze dernières années le port de Bayonne a pu rénover une majeure partie de ses infrastructures et superstructures. Il faut désormais achever cette rénovation sur la rive gauche de l'Adour qui présente un potentiel très intéressant en raison de son accessibilité nautique et de son ouverture vers l'Espagne.

L'arrivée de plusieurs projets, à la fois dans le domaine industriel et dans celui de la logistique et du report modal, montre que les choix opérés lors de la concession actuelle ont été pertinents. Il est désormais nécessaire d'en recueillir les fruits en accompagnant le déploiement de ces nouveaux projets.

Port de Bayonne, développement durable et protection de l'environnement

La prise en compte des questions environnementales et de développement durable n'est pas un phénomène récent pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne Pays Basque.

Plusieurs actions en témoignent :

- la réalisation d'une étude paysagère et architecturale de la zone portuaire,
- une étude de la qualité des eaux de l'estuaire de l'Adour sur trois ans,
- la prise en compte des risques industriels avec une étude de dangers sur le port...

Dans le prolongement de la certification ISO 9001 des activités de sa Direction du Développement Economique et de ses services fonctionnels, la CCI de Bayonne Pays Basque a décidé d'élargir son périmètre de certification. Le contexte territorial du Port de Bayonne (un port au milieu de la ville, dans une zone touristique) et la nature des activités portuaires ont conduit naturellement la CCI à s'engager dans un 1er temps dans une démarche de management QSE pour son service exploitation du port. C'est ainsi que la CCI a créé un poste de chargé de mission QSE pour la mise en place et l'animation sur du long terme d'un système de management intégré avec objectif d'obtenir une reconnaissance internationale ISO 9001, ISO14001 et OHSAS 18001.

Après l'obtention de cette triple certification en 2006 et une appropriation et application intégrées dans les pratiques, dès 2007, la direction s'est engagée dans la mise en place d'une démarche beaucoup plus globale de développement durable avec une conviction affirmée du bien-fondé et de la faisabilité d'une telle démarche. En effet, le développement durable impose une vision intégrée, dans laquelle le développement économique ne peut-être dissocié des aspects sociaux et environnementaux.

Parce que le développement ne peut être durable que s'il est à la fois économique, social et environnemental, il doit s'appuyer sur trois piliers :

- un pilier économique, qui vise des objectifs de croissance et d'efficacité économiques,
- un pilier social, qui vise à satisfaire les besoins humains et à répondre à des objectifs d'équité et de cohésion sociale. Il englobe notamment les questions de santé, de logement, de consommation, d'éducation, d'emploi, de culture,
- un pilier environnemental, qui vise à préserver, améliorer et valoriser l'environnement et les ressources naturelles sur le long terme.

Le développement durable est le moyen idéal de mettre en cohérence le management QSE, le management des ressources humaines, les innovations et formations en s'appuyant sur des relations de proximité avec les entreprises, les collectivités et les riverains.

Annexe

2

Fiche

2

PORT DE SAINT-JEAN DE-LUZ

Fiche
2

PORT DE SAINT-JEAN-DE-LUZ

1 Modalités de gouvernance

LA STRUCTURE DE GOUVERNANCE

Depuis 1956, la C.C.I. de Bayonne Pays Basque est gestionnaire du port de pêche de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure au titre d'une concession d'outillage public octroyée par l'Etat pour une durée de 50 ans. Ce contrat a été transféré par l'Etat au profit du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, à la suite de la décentralisation de 1982-1983. A l'occasion du renouvellement de la concession, en 2006, le principe d'une délégation de service public, de type concession, a été retenue, pour une durée de 20 ans.

Seule la C.C.I. de Bayonne Pays Basque a déposé une offre suite à l'appel public à candidature. L'ensemble des acteurs locaux, le Conseil Portuaire, les services publics locaux (DDE, Affaires Maritimes) et les collectivités locales (communes de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure, Communauté de communes Sud Pays Basque et Syndicat intercommunal de Saint-Jean-de-Luz, Ciboure et Urrugne) ont été consultés au deuxième semestre 2006 et ont émis, à l'unanimité, un avis favorable.

La nouvelle concession reconduit à l'identique le périmètre de la précédente concession d'outillage public. Le Conseil Général est propriétaire du port et gère les infrastructures (digues, chenal et quais). Il assure également la gestion administrative du port (police portuaire, gestion domaniale du domaine non concédé, etc....). La C.C.I. concessionnaire est en charge des superstructures (bâtiments, réseaux, outillages), de la gestion domaniale des terrains concédés et du développement commercial.

La nouvelle concession reconduit également un mode de gestion intégrée associant l'ensemble des acteurs locaux de la filière dans le cadre d'activités en sous-traitance : des coopératives (Logicoop, La Basquaise), le Comité local des pêches marines et des élevages marins de Bayonne, le chantier naval, l'Association de gestion de la criée de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure,...

LA DÉFINITION DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

A l'occasion du renouvellement de la concession, le Conseil Général a fixé trois objectifs au gestionnaire :

- Assurer la continuité du service public de manière efficiente et plus particulièrement, assurer la satisfaction des usagers,
- Prendre en compte les préoccupations environnementales et l'insertion de l'ensemble des sites portuaires dans le tissu urbain des deux cités (Saint-Jean-de-Luz et Ciboure),
- Présenter des programmes d'investissements pertinents (un programme détaillé pour les cinq premières années et un programme général sur la durée de la concession).

Par ailleurs, deux orientations stratégiques opérationnelles sont retenues par la C.C.I. gestionnaire :

- 1. La recherche d'apports de pêche d'armements extérieurs : Il s'agit d'assurer le développement des volumes par la poursuite d'une politique commerciale active en direction des flottes de pêche.
- 2. L'implantation et le développement d'opérateurs de la filière : Le développement des volumes traités en criée doit permettre de favoriser l'implantation directe d'industriels de la transformation.

Enfin, la nouvelle concession fait l'objet d'un suivi renforcé entre les deux partenaires qui ont souhaité constituer deux commissions de suivi (l'une composée d'élus, l'autre de techniciens) et formaliser la procédure de suivi par la programmation des investissements et la présentation annuelle d'un rapport d'activité.

② Positionnement stratégique de l'équipement

POSITIONNEMENT DE MARCHÉ

La politique commerciale très active mise en place par la C.C.I. gestionnaire, de même que les investissements consentis dans la modernisation de la criée, ont permis d'asseoir la position du port de pêche de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure comme place commerciale majeure. Il constitue désormais la seule criée du Sud-Ouest, drainant les prises des flottes de Capbreton, d'Hendaye, de Saint-Jean-de-Luz et du quartier maritime de Bayonne.

La compétitivité de la place est satisfaisante, son point d'équilibre étant de l'ordre de 10 millions d'euros de ventes en criée pour 15 millions d'euros réalisés en 2011.

Toutefois, cette position compétitive est fragile. Sur les trois grandes catégories de produits traités sur la place de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure (poissons blancs, thon, anchois) deux sont soumis à d'importants aléas :

- 3. La pêche de l'anchois a été suspendue en 2006 par l'Union Européenne, du fait de la politique de gestion des ressources. Cet aléa politique a pesé jusqu'à la reprise de cette pêche en 2011 avec des quotas réduits, et pèsera encore sur les prochaines campagnes.
- 4. La pêche du thon nécessite qui pâtit largement de l'image des bateaux sennieurs de la Méditerranée conduisant à une réduction globale des quotas alors que la pêche locale, « à la canne », est nettement moins impactante sur la ressource.

POSITIONNEMENT CONCURRENTIEL

La zone de chalandise du port de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure s'est considérablement étendue en raison du développement de l'attractivité de la criée. Elle s'étend aujourd'hui jusqu'à La Rochelle et permet d'attirer les flottes vendéennes ou bretonnes pêchant dans le golfe de Gascogne.

La concurrence avec le port espagnol de Pasajès est importante, ce dernier drainant une part substantielle des volumes pêchés par la flotte domestique. L'attractivité potentielle de la place de Pasajès est particulièrement importante sur le thon, compte tenu de la forte implantation des industries agroalimentaires de transformation (conserveries) sur le site. Toutefois, la politique espagnole actuelle visant à limiter les possibilités de débarquement sur le port de Pasajès des bateaux français préserve les positions du Port de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure.

3 La politique tarifaire et commerciale

L'OFFRE DE SERVICES

L'importance des investissements consentis tant par le Conseil Général que par la CCI gestionnaire garantit un haut niveau d'offre de services portuaires et de commercialisation en direction des flottes de pêche :

- Rénovation et mise en sécurité des infrastructures portuaires (pontons, quais...)
- Criée entièrement réfrigérée et informatisée
- Rénovation de l'ensemble des outillages de manutention
- Investissements dans l'augmentation des capacités de stockage et de traitement
- Nouveaux chais d'armement (stockage des matériels de pêche)
- Nouveaux ateliers de mareyage aux normes européennes.

Les perspectives d'investissement et de financement

FORCES ET FAIBLESSES DU PORT

Les atouts du port sont de deux ordres. En premier lieu, une double proximité des zones de pêche (anchois et thon à la saison) en amont et du marché espagnol en aval.

Par ailleurs, les investissements consentis durant les dernières décennies permettent de disposer d'infrastructures et d'outillages en bon état, ainsi que d'importantes capacités d'accueil d'armements extérieurs, élément vital pour la poursuite de la stratégie commerciale mise en place en association avec le développement de la criée.

Par contre, le port est sujet à de fortes restrictions sur ses possibilités d'extension.

LES PERSPECTIVES D'INVESTISSEMENT

D'importants investissements ont été réalisés durant la précédente concession tant sur les infrastructures portuaires que sur les superstructures (outillages, chais, criée). Les investissements réalisés sur les infrastructures ont été intégralement pris en charge par le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, sans appel au gestionnaire.

La nouvelle concession fait l'objet d'une double programmation des investissements à la charge du concessionnaire:

- Une programmation détaillée sur les 5 dernières années (2007-2011) faisant apparaître deux postes importants :
 - La rénovation et mise en sécurité de zones d'activités
 - La réfection et mise aux normes sanitaires de locaux
- Une programmation générale sur l'horizon de la concession. L'investissement global prévisionnel s'établit à 3,54 millions d'euros.

Par ailleurs, le concédant s'est engagé à maintenir une capacité d'investissement importante, non seulement à l'extérieur du périmètre concédé (digues et quais), mais également, sur les infrastructures importantes du périmètre concédé.

Annexe

3

PRÉSENTATION DES CENTRES D’AFFAIRES ET DE CONGRÈS

- CENTRE DE CONGRÈS
“BORDEAUX PLACE DE LA BOURSE”
- CENTRE DE CONGRÈS ET DE SÉMINAIRES
DE LA DORDOGNE
- CENTRE DE SÉMINAIRES DE LIBOURNE
- CENTRE DE CONFÉRENCES ET DE SÉMINAIRES
DES LANDES

Annexe

3

Fiche

1

CENTRE DE CONGRÈS “BORDEAUX PLACE DE LA BOURSE”



CENTRE DE CONGRÈS "BORDEAUX PLACE DE LA BOURSE"

Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Bordeaux
Equipement	Centre de congrès "Bordeaux Place de la Bourse" BPB
Type de contrat	SASU
Création	Création de la société le 1 ^{er} juillet 2011, suite décision AG CCIB du 7 février 2011.
Terrain / foncier	<ul style="list-style-type: none"> • Espace Bourse modulable de 1 500 m² • 1 Amphithéâtre de 180 places et • 2 salons de réunion // 250 m² • 4 salles de réunion et 3 salons (pauses, accueil...) // 260 m² • 7 salons d'honneur en enfilade // 426 m²
Prestations et services	<ul style="list-style-type: none"> • Permanence technique pour éclairage général, climatisation, chauffage, monte-charges • Espace traiteur • Accueil des personnes à mobilité réduite
Equipements	<ul style="list-style-type: none"> • WiFi • Réseau informatique et téléphonique
Effectifs	1 Directrice+ 5 agents CCIB mis à disposition
Taux d'occupation	Estimé à 80% à ce jour
Rôle de la CCI	CCIB Actionnaire à 100% de la SASU
Budget	1,2 M€ (prévision pour 2013)

FINANCEMENTS ACTUELS DES INVESTISSEMENTS

La société vient de démarrer.
Pas d'investissement prévu.

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

La Société BPB est une SASU, au capital de 120 K€.

La CCIB est actionnaire à 100%.

Gouvernance :

Président de la SASU = Président de la CCIB

Comité de Direction comprenant un élu CCIB, le DG et 2 directeurs de la CCIB.

COÛT ET PRIX MOYEN DES SERVICES OFFERTS :

Type de services	Coûts / Prix	Commentaires
Location	De 280€ à 6 300€	Selon la nature de l'espace loué

Annexe

3

Fiche

2

CENTRE DE CONGRÈS ET DE SÉMINAIRES DE LA DORDOGNE



CENTRE DE CONGRÈS ET DE SÉMINAIRES DE LA DORDOGNE

Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Dordogne
Équipement	Centre de Congrès et de Séminaires
Délégrant	AIGPC
Création	2009
Terrain / foncier	25 252 m ²
Équipements de la zone	Fibre optique 100 mega
Rôle de la CCI	Coproprétaire

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

Le pôle inter consulaire de la Dordogne regroupe les trois Chambres (CCID, CMA24, Chambagri). La gestion de ses salles de congrès et/ou de séminaires a été confiée à l'AIGPC (Association Inter consulaire de Gestion des Pôles Consulaires).

FORCES ET FAIBLESSES

Centre de congrès et de séminaires au cœur d'une ZAE dévolue aux activités tertiaires en prise directe avec les services d'un pôle inter consulaire unique en France.

Équipement situé à proximité du croisement entre l'A89 et la RN 21 sur le parc d'activité Cré@vallée regroupant des entreprises de production, de logistique, un centre commercial et des activités de services.

Annexe

3

Fiche

2

CENTRE DE SÉMINAIRES DE LIBOURNE

1 Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Libourne
Equipement	Centre de séminaires
Type de contrat	Propriétaire-gestionnaire
Création	1981
Terrain / foncier	1 amphithéâtre de 50 places (pouvant accueillir 200 personnes dans sa configuration maxi) 2 salles de réunion de 82 et 75 m ² (transformables en une seule) 2 salles séparées de 34 m ²
Prestataires / Services	Permanence technique pour éclairage, sonorisation, climatisation, chauffage Espace traiteur Accueil personnes à mobilité réduite
Equipements de la zone	Wifi Réseau informatique et téléphonique Télésurveillance Parking voitures
Rôle de la CCI	Propriétaire-gestionnaire
Budget	Investissement moyen annuel : 19 K€ (amortissement/10 ans des travaux)

FINANCEMENTS ACTUELS DES INVESTISSEMENTS

Origine	%
Marge brute d'autofinancement (MBA)	
CCI	100
Etat	
Région	
Autres collectivités	
Fonds européens	
Emprunts	
Autres	

GOUVERNANCE (MODE DE GESTION)

L'espace étant intégré à l'Hôtel Consulaire, il est géré en propre par la CCI.

COÛT ET PRIX MOYEN DES SERVICES OFFERTS :

Type de services	Coûts / Prix
Amphi	210€ HT/jour
Salle moyenne	101€ HT/jour
Petite salle	52€ HT/jour

SWOT

Opportunités	Menaces
Proximité avec les entreprises Possibilité d'utilisation du hall de la CCI pour manifestation	Mises aux normes permanentes pour l'accessibilité

Forces	Faiblesses
Peu d'équipements concurrents Rénovation récente Modularité Location possible 7j/7, à toute heure Espace séminaire + cocktail	Communication à intensifier Séparation des locaux de la CCI

2 Perspectives**STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT**

Intensifier la communication à destination des entreprises et des opérateurs socio-économiques du Libourmais.

Terminer la rénovation des circulations entre les salles et la liaison avec le hall de la CCI afin d'élargir la surface à proposer.

PROJETS D'INVESTISSEMENTS

Agrandissement potentiel du hall et du parking à l'horizon 2015 ?

3 Propositions d'actions ou réflexions interconsulaires

A réfléchir avec les autres CCI gestionnaires d'un tel équipement.

Annexe

3

Fiche

4

CENTRE DE CONFÉRENCES ET DE SÉMINAIRES DES LANDES

Fiche
4

CENTRE DE CONFÉRENCES ET DE SÉMINAIRES DES LANDES

1 Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Landes
Équipement	Centre de Conférences et de Séminaires
Création	2008
Terrain / foncier	3 250 m ²
Procédures / certifications	Iso 9001
Effectifs	1/2
Rôle de la CCI	Propriétaire gestionnaire

FINANCEMENTS ACTUELS DES INVESTISSEMENTS

Subventions à la construction FNADT, Région, CG 40 de 1,2 Millions d'€

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

Assemblée Générale de la CCI

COÛT ET PRIX MOYEN DES SERVICES OFFERTS :

Type de services	Coûts / Prix
Location de salles sur mesure et formules complètes avec prestations de bouche (sous traitées à des entreprises locales)	100/1 500 €
Visio conférences	120 €/h

FORCES ET FAIBLESSES

Fin 2010, plus de 7.800 personnes ont passé les portes du Centre de Conférences et de Séminaires

Depuis l'ouverture en octobre 2008 du Centre de Conférences et de Séminaires de Mont-de-Marsan, la CCI a accueilli dans ses murs plus de 7800 personnes pour des séminaires, formations ou colloques, soit une centaine de sociétés, organismes. Equipée pour offrir un service sur-mesure, cette "Maison des Entrepreneurs" peut accueillir de 10 à 300 personnes et offre une prestation unique sur le Marsan.

L'arrivée de l'Autoroute A 65 aux portes du Centre, lui confère un emplacement stratégique pour des manifestations d'ordre régional.

Egalement, le Centre de Conférences et de Séminaires de la CCI des Landes met en location un service de visioconférence à destination des entreprises et des organismes permettant des communications nationales ou internationales et faciliter ainsi les échanges professionnels. Terminé les allers-retours et les déplacements longs et coûteux.

② Perspectives

MARCHÉS POTENTIELS

Entreprises de la région Aquitaine.

POLITIQUE COMMERCIALE

- Plaquette, ½ vrp
- Inscrit dans le réseau national des Centre de congrès
- Création du Club Tourisme Affaire

③ Propositions d'actions ou réflexions interconsulaires

Aucune, sinon un échange sur les modes de fonctionnement et de gestion de ce type d'équipements

Annexe

4

PRÉSENTATION DES PÉPINIÈRES ET IMMOBILIER D'ENTREPRISE GÉRÉS PAR LES CCI

- HÔTEL D'ENTREPRISES / PÉPINIÈRE IZARBEL
- HÔTEL D'ENTREPRISES / PÉPINIÈRE / INCUBATEUR
OLATU LEKU
- PÉPINIÈRE D'ENTREPRISES DE BERGERAC
- PÉPINIÈRE CRÉ@VALLÉE NORD
- PÉPINIÈRE ESPACE LEGENDRE

Annexe

4

Fiche

1

HÔTEL D'ENTREPRISES PÉPINIÈRE IZARBEL

CCI BAYONNE PAYS BASQUE



HÔTEL D'ENTREPRISES / PÉPINIERE IZARBEL

1 Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Bayonne Pays Basque
Equipement	Hôtel d'entreprises/pépinière Izarbel
Type de contrat	Service de la CCI
Création	2000
Terrain / foncier	0,5 ha
Bureaux - ateliers	2 ateliers, 30 bureaux (2 600 m ²)
Prestations et services	Location de bureaux Accueil et accompagnement en pépinière d'entreprises
Equipements de la zone	Haut Débit, Wifi, solutions d'archivage numériques, espaces de stockage, parking, signalétique, Sécurité / contrôle d'accès, cafeteria Environnement
Procédures / certifications	ISO 9001, NF Services X50 770 (pépinière)
Entreprises installées	11 en location Hôtel entreprises 8 en pépinière d'entreprise
Rôle de la CCI	Propriétaire + gestionnaire
Budget	Investissement moyen an : 20 k€ Fonctionnement : 300 K€
Partenariat	Animation/gestion assurée par ESTIA Entreprendre

FINANCEMENTS ACTUELS DES INVESTISSEMENTS

Origine	%
Marge brute d'autofinancement (MBA)	100
CCI	
Etat	
Région	
Autres collectivités	
Fonds européens	
Emprunts	
Autres	

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

La gestion et l'animation du dispositif sont assurés par ESTIA Entreprendre, département de l'école d'ingénieurs ESTIA et service de la CCI de Bayonne Pays Basque.

Pour les travaux de rénovation et d'entretien « lourds », les services de la CCI interviennent sur demande des entreprises ou de ESTIA Entreprendre.

ESTIA Entreprendre assure les relations contractuelles avec les locataires (bail, état des lieux...)

COÛT ET PRIX MOYEN DES SERVICES OFFERTS :

Type de services	Coûts / Prix	Commentaires
Loyer Hôtel d'entreprises	12,31€ HT/m ² par mois	
Charges communes de fonctionnement	1,90 € HT/m ² par mois	3,50 €/m ² pour les entreprises en pépinières

FORCES ET FAIBLESSES

- Accessibilité de la zone Izarbel
- Qualité des bâtiments et de l'environnement
- Animation par équipe dédiée (ESTIA Entreprendre)
- Proximité de l'école d'ingénieurs et de ses labos
- Flexibilité des conditions d'accueil
- Bonne intégration Incubateur -> Pépinière -> Hôtel d'entreprises
- Occupation à 100 % (peu de renouvellement)

2 Perspectives**STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT**

La CCI envisage de développer d'autres sites de ce type, spécialisés sur des secteurs d'activité particuliers, en lien avec des clusters par exemple.

MARCHÉS POTENTIELS

Ssii, entreprises d'ingénierie et de technologie

PROJETS D'INVESTISSEMENTS

Travaux d'entretiens

POLITIQUE COMMERCIALE

L'Hôtel d'entreprises a vocation à accueillir des entreprises ayant « muries » pendant 2 ans dans la pépinière

MAILLAGE TERRITORIAL

Ancrage sur la technopole Izarbel

ESTIA Entreprises organise et assure :

- Les relations avec le territoire et les autres zones d'activités technologiques de l'agglomération : Baia Park, technocité ...
- Les relations avec le réseau aquitain des pépinières (Rape) et des technopoles (Aquitaine technopole)

3 Propositions d'actions ou réflexions interconsulaires

Promotion mutualisée possible à l'International des dispositifs d'accueil d'entreprises innovantes en Aquitaine.

Annexe

4

Fiche

2

HÔTEL D'ENTREPRISES PÉPINIÈRE INCUBATEUR OLATU LEKU

CCI BAYONNE PAYS BASQUE



HÔTEL D'ENTREPRISES / PÉPINIÈRE / INCUBATEUR OLATU LEKU

1 Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Bayonne Pays basque
Équipement	Hôtel d'entreprises/pépinière/incubateur OLATU LEKU
Type de contrat	Service de la CCI
Création	Juillet 2012 (en cours de construction)
Terrain / foncier	0.4 ha
Bureaux - ateliers	30 bureaux (3 200 m ² dont 1 130 de bureaux)
Prestations et services	Location de bureaux Accueil et accompagnement en pépinière d'entreprises Salles de réunion/showroom
Équipements de la zone	Haut Débit, Wifi, parking, Sécurité / contrôle d'accès, cafeteria, crèche
Procédures / certifications	ISO 9001, NF Services X50 770 (pépinière), respect normes HQE
Effectifs	1 au départ, 2 ensuite
Entreprises installées	Ouverture en 07/2012
Rôle de la CCI	Propriétaire + gestionnaire
Budget	Investissement initial : 6 200 k€ Fonctionnement : 300 K€/an
Partenariat	Animation/gestion assurée par ESTIA Entreprendre

FINANCEMENTS ACTUELS DES INVESTISSEMENTS

Origine	Investissement initial	%
Marge brute d'autofinancement (MBA)		100
CCI		
État	8,3	
Région	8,3	
Autres collectivités	8,3	
Fonds européens	25	
Emprunts	50	
Autres		

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

La gestion et l'animation du dispositif sont assurés par ESTIA Entreprendre, département de l'école d'ingénieurs ESTIA et service de la CCI de Bayonne Pays Basque.

Pour les travaux de rénovation et d'entretien « lourds », les services de la CCI interviennent sur demande des entreprises ou d'ESTIA Entreprendre.

ESTIA Entreprendre assure les relations contractuelles avec les locataires (bail, état des lieux...).

COÛT ET PRIX MOYEN DES SERVICES OFFERTS :

Type de services	Coûts / Prix
Loyer Hôtel d'entreprises	14 € HT/m ² par mois
Loyer pépinière	12 € HT/m ² par mois
Charges communes de fonctionnement	A définir

FORCES ET FAIBLESSES

- Situation en bord de plage, important pour une zone dédiée aux sports de glisse
- Élément structurant du cluster glisse
- Zone d'activités voisine permettant aux entreprises de voler de leurs propres ailes + centre de services dédié
- Qualité des bâtiments et de l'environnement
- Animation par équipe dédiée (ESTIA Entreprendre)
- Proximité aéroport et autoroutes
- Flexibilité des conditions d'accueil

2 Perspectives**STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT**

La CCI envisage de développer d'autres sites de ce type, spécialisés sur des secteurs d'activité particuliers, en lien avec des clusters par exemple.

MARCHÉS POTENTIELS

Entreprises du cluster glisse (surf, skate, snow).

PROJETS D'INVESTISSEMENTS

Travaux d'entretien après livraison du bâtiment.

POLITIQUE COMMERCIALE

A l'étude.

MAILLAGE TERRITORIAL

Élément structurant du cluster glisse

3 Propositions d'actions ou réflexions interconsulaires

Au cœur des actions de l'Eurosima et du cluster "glisse". Outil répondant aux besoins identifiés dans le cadre de la prospection et l'accompagnement des entreprises de la glisse sur le Pays Basque.

Annexe

4

Fiche

3

PÉPINIÈRE D'ENTREPRISES DE BERGERAC

CCI DE LA DORDOGNE

Fiche
3

PÉPINIÈRE D'ENTREPRISES DE BERGERAC

1 Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Dordogne
Équipement	Pépinière d'entreprises de Bergerac
Création	2011
Bureaux - ateliers	600 m ² de bureaux privatifs et espaces partagés susceptibles d'accueillir 7 jeunes entreprises
Prestations et services	Accueil physique, téléphonique, courrier, salles de réunion, accompagnement personnalisé
Équipements de la zone	Branchement Internet
Effectifs	1
Rôle de la CCI	Propriétaire et gestionnaire
Budget	≤ 31 650 € HT/an

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

La CCI de la Dordogne, propriétaire de l'immobilier, assurera la commercialisation, la gestion et l'animation de la pépinière.

COÛT ET PRIX MOYEN DES SERVICES OFFERTS :

Type de services	Coûts / Prix
Location de bureaux	9 € m ² /mois
Services communs	Forfait mensuel de 83 à 173 € HT/mois
Charges locatives	2,5 € m ² /mois
Charges privatives	1,25 €/mois

FORCES ET FAIBLESSES

- Présence de l'aéroport de Bergerac (300 000 passagers/an). Seule pépinière de ce type sur l'agglomération bergeracoise.

② Perspectives

MARCHÉS POTENTIELS

- La pépinière est ciblée sur trois séries d'activités :
- L'Agro innovation
- Les Prestations touristiques
- Les Services innovants à la personne

MAILLAGE TERRITORIAL

Cet équipement a pour objectif de conforter et enrichir le tissu économique du bassin d'emplois de Bergerac en ciblant des activités innovantes à forte valeur ajoutée.

③ Propositions d'actions ou réflexions interconsulaires

Intégration de la pépinière de Bergerac dans le réseau régional des pépinières.

Annexe

4

Fiche

4

PÉPINIÈRE CRÉ@VALLÉE NORD

CCI DE LA DORDOGNE



PÉPINIÈRE CRÉ@VALLÉE NORD

1 Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Dordogne
Équipement	Pépinière Cap@cités - CRE@VALLEE NORD Coulounieix Chamiers (24660)
Création	2008
Bureaux - ateliers	Immeuble de 1 000 m ² comprenant bureaux privatifs, espaces partagés, susceptible d'accueillir 20 jeunes entreprises
Prestations et services	Accueil physique, téléphonique, courrier, salles de réunion, accompagnement personnalisé
Équipements de la zone	Fibre optique - Sécurité / sûreté Environnement écologique valorisant
Effectifs	2
Entreprises installées	9 entreprises déjà hébergées totalisant une trentaine d'emplois
Rôle de la CCI	Propriété de la CAP, la pépinière dispose d'une convention avec la CCID de mise à disposition d'une assistante
Budget	Budget de fonctionnement : 40 000 €/an

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

Cap@acités est une pépinière initiée par la Communauté d'Agglomération Périgourdine. Sa gestion bénéficie d'une convention de mise à disposition d'une assistante par la CCID.

FORCES ET FAIBLESSES

Pépinière située à proximité du Pôle Inter Consulaire sur une zone d'activités dévolue au tertiaire, en phase de fort développement, à l'intersection immédiate de l'A89 (Bordeaux - Périgueux - Lyon) et la RN 21 (Limoges - Périgueux - Agen - Tarbes).

② Perspectives

MARCHÉS POTENTIELS

4 activités sont ciblées en priorité :

- L'agro alimentaire
- Les TIC
- L'innovation
- L'éco construction

MAILLAGE TERRITORIAL

Cap@cités héberge des nouvelles activités dont l'objectif est d'enrichir le tissu économique départemental en initiant des activités novatrices génératrices d'attractivité et de développement pour le territoire

③ Propositions d'actions ou réflexions interconsulaires

Intégration de la pépinière de Périgueux dans le réseau régional des pépinières.

Annexe

4

Fiche

5

PÉPINIÈRE ESPACE LEGENDRE CCI DE LIBOURNE

Fiche
5

PÉPINIÈRE ESPACE LEGENDRE

1 Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Libourne
Équipement	Pépinière d'entreprises Espace Legendre
Type de contrat	Propriétaire-gestionnaire
Création	1990
Terrain / foncier	1 000 m ²
Bureaux - ateliers	4 bureaux de 13 m ² 1 bureau de 20 m ² 3 bureaux de 30 m ² 1 bureau de 40 m ² 1 atelier de 60 m ² 1 atelier de 135 m ²
Prestataires / Services	1 entreprise accueil permanence téléphonique fax/copies/courrier Salle de réunion Cuisine
Équipements de la zone	1 parking voitures Télésurveillance Bâtiment sous alarme
Procédures / certifications	Non
Effectifs	1 ETP
Traffic	N/A
Entreprises installées sur zone	1 prestataire de services permanence téléphonique + résidents temporaires accueillis dans la pépinière
Rôle de la CCI	Gestionnaire/ animation

FINANCEMENTS ACTUELS DES INVESTISSEMENTS

Origine	%
Marge brute d'autofinancement (MBA)	100
CCI	
Etat	
Région	
Autres collectivités	
Fonds européens	
Emprunts	
Autres	

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

La pépinière d'entreprises "Espace Legendre" est entièrement financée par la CCI de Libourne. Le Bureau de la CCI de Libourne constitue le comité de sélection des entreprises. La pépinière est considérée comme un service de la CCI, donc géré comme tel et son budget est intégré au budget global de la CCI.

COÛT ET PRIX MOYEN DES SERVICES OFFERTS :

Type de services	Coûts / Prix	Commentaires
Bureau 13 m ²	45 € - 90 € - 135 €	Tarif pour 9 mois - 9 mois - 6 mois
Bureau 20 m ²	69 € - 139 € - 208 €	Tarif pour 9 mois - 9 mois - 6 mois
Bureau 30 m ²	104 € - 208 € - 312 €	Tarif pour 9 mois - 9 mois - 6 mois
Bureau 40 m ²	139 € - 277 € - 416 €	Tarif pour 9 mois - 9 mois - 6 mois
Atelier 60 m ²	73 € - 146 € - 218 €	Tarif pour 9 mois - 9 mois - 6 mois
Atelier 135 m ²	164 € - 328 € - 491 €	Tarif pour 9 mois - 9 mois - 6 mois
Charges	Bureau : 3,10 €/m ² Atelier : 0,61 €/m ²	

SWOT

Opportunités	Menaces
Réseau Aquitain des Pépinières Subventions possibles Possibilité de chiffres d'affaires Proximité avec toutes les prestations de la CCI	Concurrence forte

Forces	Faiblesses
Proximité CCI Présence d'ateliers Outil de localisation d'entreprises complémentaire à notre offre d'accompagnement	Vétusté des locaux

② Perspectives

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

La CCI de Libourne n'a pas de grandes difficultés pour remplir sa pépinière. En effet, elle est en contact direct avec les créateurs et peut ainsi proposer ses services lors des réunions d'informations, de stages 5JPE ou des rencontres avec les conseillers d'entreprises.

PROJETS D'INVESTISSEMENTS

La pépinière a plus de 20 ans et sa conception en structure métallique commence à poser des problèmes. L'investissement de remise en état étant important, la question se pose aujourd'hui sur le choix de construire une nouvelle structure ou pas.

La CCI réfléchit sur une politique de dupliquer ce type de structure, notamment sur l'aérodrome.

POLITIQUE COMMERCIALE

Utilisation des outils présents dans la CCI pour faire la promotion de la pépinière auprès des porteurs de projets.

MAILLAGE TERRITORIAL

Le problème du maillage sur Castillon et Sainte-Foy-la-Grande est en cours de réflexion.

③ Propositions d'actions ou réflexions interconsulaires

A réfléchir avec les autres CCI gestionnaires de pépinières ainsi qu'au sein du Réseau des Pépinières d'Aquitaine.

Annexe
5

PRÉSENTATION DES PARCS DES EXPOSITIONS

- PARC DES EXPOSITIONS DU PÉRIGORD JEAN GAILLARD
- PARC DES EXPOSITIONS DE PAU

Annexe

5

Fiche

1

PARC DES EXPOSITIONS DU PÉRIGORD JEAN GAILLARD



1 PARC DES EXPOSITIONS DU PÉRIGORD JEAN GAILLARD

1 Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Dordogne
Équipement	Parc des Exposition du Périgord JEAN GAILLARD
Création	1983
Terrain / foncier	12 ha
Prestations et services	50 manifestations par an et organise la Foire Exposition de Périgueux et le Salon de l'Habitat <ul style="list-style-type: none"> • Location de salle à Périgueux (surface brute) • Aménagements entièrement personnalisables • Accompagnement en conception • Accompagnement en réalisation • Prestation Chargé de Sécurité Incendie
Equipements de la zone	Fibre optique Sécurité / sûreté Environnement
Effectifs	8
Entreprises installées	Le Parc des Expositions du Périgord est situé au cœur d'une ZAE comprenant une centaine d'entreprises représentant environ 1500 emplois au sein d'un environnement préservé à proximité du golf municipal de Périgueux
Rôle de la CCI	Propriétaire et gestionnaire de l'équipement
Budget	CA : 1 700 000 € Résultat net : 190 000 €

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

La CCI de la Dordogne est propriétaire et gestionnaire.

FORCES ET FAIBLESSES

Équipement structurant d'animation commerciale, sportive, culturelle pour l'ensemble du département. Équipement de référence pour l'Aquitaine nord.

Accueille 100 000 visiteurs par an.

② Perspectives

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

Organisation annuelle de la Foire Exposition de Périgueux, de salons spécialisés sur le parc et sur d'autres structures d'expositions au sein ou hors le département.

MARCHÉS POTENTIELS

Départements du Grand Sud-Ouest

POLITIQUE COMMERCIALE

- Organisation de salons
- Réception d'événements
- Ingénierie et installation générale d'événements externalisés

MAILLAGE TERRITORIAL

- Apporter un volume d'affaires complémentaires pour les exposants par la mise en valeur de l'offre commerciale du territoire.
- Informer les consommateurs départementaux sur l'offre commerciale existante enrichie par l'offre exogène.
- Animer le territoire par des manifestations culturelles et sportives.

Annexe

5

Fiche

2

PARC DES EXPOSITIONS DE PAU

Fiche
2

PARC DES EXPOSITIONS DE PAU

1 Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Pau Béarn
Équipement	Parc des expositions de Pau
Délégrant	Association du Parc des expositions
Echéance	2016
Terrain / foncier	39 709 m ²
Infrastructures de stockage	7 halls pour une surface totale couverte de 11 636 m ² 2 esplanades découvertes sur une surface totale de 10 500 m ²
Prestations et services	Le parc des expositions est l'organisateur de 5 manifestations annuelles. Les autres manifestations (26) sont réalisées par d'autres organisateurs.
Effectifs	10 personnes
Traffics	248 jours d'occupation
Rôle de la CCI	Présidence tournante CCI/Mairie de l'association. Mandat de 6 ans
Budget	Chiffre d'affaires de 2 100 000 € Résultat positif : 40 000 €

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

L'association est administrée par un comité de direction composé de 21 membres dont 7 membres désignés par la CCI Pau Béarn et 7 membres désignés par le conseil municipal de Pau. La présidence de l'association est actuellement assurée par un représentant de la CCI.

FORCES ET FAIBLESSES

Conclusions d'une étude sur la réhabilitation ou la relocation du Parc des expositions réalisée en 2010 à l'initiative de l'association :

L'équipement actuel est vieillissant et inadapté pour le développement des activités actuelles et futures. La concurrence implique la réalisation d'un équipement performant. La localisation en centre-ville est handicapante pour l'organisation principalement pour le stationnement mais aussi pour les nuisances sonores par rapport à l'environnement.

2 Perspectives

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

Externaliser le Parc des expositions en périphérie de la ville.

MARCHÉS POTENTIELS

Le marché pourrait permettre de faire vivre un équipement de plus grande capacité.

PROJETS D'INVESTISSEMENTS

Étude sur la relocalisation en cours de réalisation.

Annexe

6

AUTRES STRUCTURES GÉRÉES PAR LES CCI

- AIRE DE SERVICES DE BORDEAUX CESTAS
- CENTRE ROUTIER DE CASTETS
- CENTRE RÉGIONAL DE DÉDOUANEMENT
DE LA DORDOGNE

Annexe

6

Fiche

1

AIRE DE SERVICES DE BORDEAUX CESTAS



AIRE DE SERVICES DE BORDEAUX-CESTAS

1 Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Bordeaux
Equipement	“Aire de services de Bordeaux-Cestas”
Délégrant	Etat
Type de contrat	Délégation de l'Etat, depuis 1977
Echéance	Juillet 2012
Terrain / foncier	<ul style="list-style-type: none"> • Au Nord : 12 hectares, qui se décompose entre l'espace d'accueil classique des usagers de l'aire de services, d'une superficie de 9 hectares et le périmètre du centre de sécurité routière de CENTAURE de 3 hectares, actuellement sous-concessionnaire. • Au Sud : 10 hectares
Equipements de la zone	Eau Electricité
Traffics	Entre 2 500 et 3 600 véhicules/jour en 2009.
Principaux traffics (type de marchandises)	20% de poids lourds
Entreprises installées	<p>2 enseignes pétrolières Shell (au Nord) et Total (au Sud), 1 enseigne hôtelière Campanile proposant une offre de restauration au Nord et une offre hôtelière au Sud et au Nord.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 maison des produits régionaux • 1 centre de sécurité routière Centaure
Rôle de la CCI	Concessionnaire
Budget	Redevance moyenne annuelle : 500 000 €
Principaux contributeurs :	<p>Stations essence : 82 % Campanile : 14 % Maison Aquitaine : 3 % Centaure : 1 % Total des travaux réalisés sur la période (2000-2009) : 1 164 000 € Bénéfice moyen annuel : 201 000 €</p>

FINANCEMENTS ACTUELS DES INVESTISSEMENTS

Origine	%
Marge brute d'autofinancement (MBA)	100
CCI	
Etat	
Région	
Autres collectivités	
Fonds européens	
Emprunts	
Autres	

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

La DIRA a lancé un appel public à la concurrence pour le renouvellement de la concession.

La CCIB s'est portée candidate.

COÛT ET PRIX MOYEN DES SERVICES OFFERTS : ANNÉE 2010

Type de services	Coûts / Prix
Redevances	300 K€
Redevance sur éléments variables / Pétroliers	302 K€
Redevance entretien	81 K€

FORCES ET FAIBLESSES**Forces**

- Emplacement stratégique sur l'A63 (proximité de Bordeaux + avant le «Y» Bayonne/Bassin d'Arcachon) + trafic engendré
- Superficie étendue de l'aire: 22 hectares.
- Passage sous-terrain : accessibilité aux 2 parties de l'aire.
- La végétation (espace arboré..)
- Aire longiligne: facilite le déplacement PL
- Implication des sous-concessionnaires

Faiblesses

- Plan de circulation et plan de stationnement accidentogènes
- Stationnement en nombre insuffisant
- Image vétuste de l'aire (bâtiments, mobilier urbain...)
- Normes handicapées et PMR peu respectées.
- Blocs sanitaires éloignées des commerces
- Intrusions sur le site
- Nuisances sonores importantes

2 Perspectives

Renouvellement de la concession en cours octobre 2011 à février 2012 suite à l'appel d'offre de la DIRA.

Annexe

6

Fiche

2

CENTRE ROUTIER DE CASTETS



CENTRE ROUTIER DE CASTETS

1 Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Landes
Équipement	Centre Routier de Castets
Type de contrat	Propriétaire/Lotisseur.
Création	1991
Terrain / foncier	10 ha
Équipements de la zone	Bassin de décantation des eaux pluviales
Effectifs	0
Traffics	Environ 500 poids lourds / jour
Principaux traffics (type de marchandises)	PL et VL
Entreprises installées	Restaurant routier Station AS 24 Station service + boutique Centre de contrôle poids lourds
Rôle de la CCI	Lotisseur
Budget	Budget (1991) de la CCI des Landes avec une Subvention de la Région
Partenariat	Réalisation CCI

FINANCEMENTS ACTUELS DES INVESTISSEMENTS

Au 31/12/1991, le montant des travaux effectués sur le site de Castets était de 6 557 722 Francs.

Une subvention de 970 000 Francs a été obtenue du Conseil régional.

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

La CCI des Landes était propriétaire de l'ensemble et a vendu différents lots en tant que lotisseur. Elle est aujourd'hui encore propriétaire d'un peu moins de 5 ha et de voiries sur ce Centre Routier.

FORCES ET FAIBLESSES

Aujourd'hui, l'équipement de ce Centre Routier n'est plus à la hauteur du trafic qui s'écoule sur la future A 63.

② Perspectives

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

Une étude de requalification et de développement de cet équipement est en cours

MARCHÉS POTENTIELS

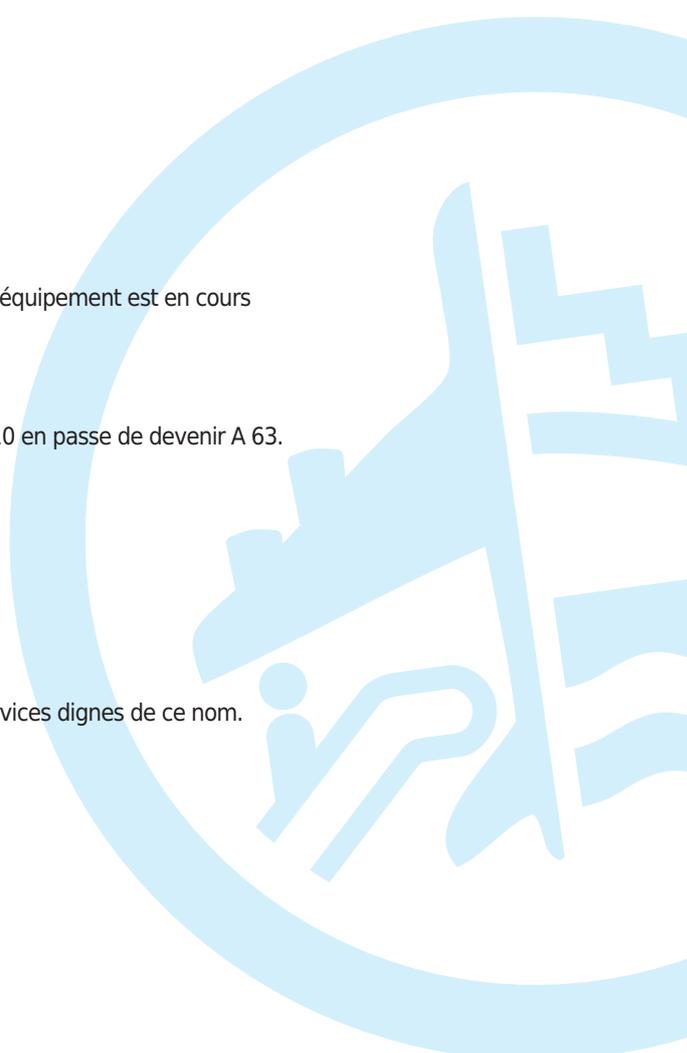
Le trafic de Poids Lourds et de Véhicules légers sur la RN 10 en passe de devenir A 63.

PROJETS D'INVESTISSEMENTS

A voir à l'issue de l'étude.

POLITIQUE COMMERCIALE

Capter un maximum de véhicules et leur apporter des services dignes de ce nom.



Annexe

6

Fiche

3

CENTRE RÉGIONAL DE DÉDOUANEMENT DE LA DORDOGNE

Fiche
3

CENTRE RÉGIONAL DE DÉDOUANEMENT DE LA DORDOGNE

1 Présentation de l'offre actuelle

FICHE SIGNALÉTIQUE

CCI	Dordogne
Équipement	Centre Régional de Dédouanement de la Dordogne "CRD"
Terrain / foncier	5 000 m ²
Quai	20,48 m
Infrastructures de stockage	1 entrepôt de 163,43 m ²
Bureaux - ateliers	450 m ² + 2 garages
Outils de manutention	Type, Caractéristiques, Année d'acquisition
Équipements de la zone	TIC (oui) Sécurité / sûreté (oui) Environnement (oui)
Principaux trafics (type de marchandises)	Saisies de douanes
Entreprises installées	Administration des Douanes + Bureaux des Transitaires (2)
Budget	Environ 28 000 €
Partenariat	Syndic

FINANCEMENTS ACTUELS DES INVESTISSEMENTS

Origine	%
Marge brute d'autofinancement (MBA)	
CCI	
Etat	
Région	
Autres collectivités	
Fonds européens	
Emprunts	
Loyers + Charges	100

GOVERNANCE (MODE DE GESTION)

La CCI de la Dordogne assure le syndic du "CRD".

FORCES ET FAIBLESSES

Bon et indispensable pour les entreprises exportatrices et/ou importatrices du département de la Dordogne

2 Perspectives

PROJETS D'INVESTISSEMENTS

Maintenance de l'équipement

MAILLAGE TERRITORIAL

Cet équipement, présent sur le territoire, permet aux acteurs économiques de réaliser leurs formalités de dédouanement sur un périmètre de proximité.