

VISION DU DEVELOPPEMENT DE LA PLATE-FORME DE CHATEAUDUN

Février 2018

EDEIS exploite un réseau de 18 aéroports de toutes tailles dont 4 anciennes bases militaires : Dijon, Nîmes, Toulouse-Francazal et plus récemment Aix-les-Milles.

Avec plusieurs centaines d'emplois créés sur ces sites reconvertis, un parc immobilier loué en très grande partie et le développement du trafic aérien, la réussite d'EDEIS est unanimement reconnue, en particulier par le milieu aéro-industriel, l'Etat et les collectivités.

C'est à la lumière de cette expérience que nous avons appréhendé les caractéristiques du site de Châteaudun. Il nous semble présenter un réel potentiel, au regard de sa surface (400 ha), de son patrimoine immobilier, de son positionnement géographique et de son accessibilité routière.

C'est sur la base de notre expérience et à la suite à notre visite du site que nous avons défini notre première vision du développement du site présentée ci-après.

Des atouts issus d'un important actif aéronautique au profit de nouvelles activités à caractère aéro-industriel

Le principal atout du site correspond à une offre en bâtiments et hangars gigantesque. Elle peut jouer un rôle essentiel pour l'accueil de nouvelles activités.

Certains hangars présentent des caractéristiques hors du commun. Leurs surfaces, leurs hauteurs, leurs portées ainsi que leur accessibilité et leur localisation sont autant d'atouts du site. Certains d'entre eux présentent des équipements spécifiques et hautement valorisables comme, par exemple, le contrôle de leur hygrométrie.

Cette offre est donc fortement différenciante par rapport à d'autres aérodromes présents autour de l'Ile de France. La taille du site répond facilement à l'aménagement de nouveaux bâtiments.

En l'état actuel de nos connaissances, aucune contrainte technique ne semble représenter une contrainte incontournable dans le redéploiement du site.

Au-delà de cette adéquation technique, certaines compétences et expertises présentes actuellement sur le site pourraient constituer d'autres atouts pour le développement du site.

Un report de lignes aériennes venant d'autres aéroports délicat compte tenu des moyens à mettre en œuvre et de la stratégie des compagnies aériennes.

Plusieurs aéroports se positionnent déjà sur le délestage des aéroports parisiens. Seul Beauvais a réussi ce pari. Cet aéroport, loin d'être saturé, présente l'avantage par rapport à Châteaudun de drainer également des zones de chalandise conséquentes du Nord et de l'ouest de la Région parisienne avec des agglomérations conséquentes comme Lille et Rouen.

L'abandon du projet de Notre Dame des Landes ne paraît pas non plus représenter une opportunité. La saturation de l'aéroport de Nantes n'est pas avérée, il a pu absorber en 2017 une croissance de 15% de son trafic, sachant que d'autres aéroports sont notablement plus proches que Châteaudun.

De plus, accueillir un trafic de lignes régulières nécessiterait des investissements conséquents (aérogare, parkings avions en particulier) et demanderait des aides des collectivités que l'Europe ne souhaite pas favoriser.

Compte tenu de ces contraintes, ce scénario ne semble pas être prioritaire, tout au moins à court terme.

Un plan de montée en puissance robuste fondé sur la prise en compte des missions militaires pérennisées et l'accueil progressif de nouvelles activités aéro-industrielles et extra-aéronautiques.

En premier lieu, il s'agit de prendre en compte les activités, réalisées sous sa responsabilité ou externalisées, que le ministère des armées souhaiterait conserver sur l'emprise et de les intégrer dans une vision globale d'adaptation du site. Le statut du foncier correspondant sera alors à définir (propriété Etat ou transfert de propriété et location).

Au vu des deux points évoqués précédemment, mettre en place une démarche commerciale pour amener des acteurs privés à s'implanter dans les installations actuelles rendues disponibles est pour EDEIS la stratégie la plus adaptée pour générer une activité pérenne et créer ainsi des emplois.

Au fur et à mesure du développement de cette activité aéro-industrielle, des phénomènes d'entraînement devraient apparaître, favorisant de nouvelles activités dont la pertinence et la faisabilité seront évaluées au cas par cas : développement autour de l'aviation d'affaires (maintenance, stockage, vols commerciaux) ou des besoins du service public (SAMU, évacuations sanitaires, greffes d'organes,...), accueil des sports aériens (aéroclubs, vol à voile,...), école de pilotage ou de maintenance aéronautique, stockage logistique, stockage d'aéronefs, etc.

Parallèlement, le projet de création d'une ferme photovoltaïque, si elle ne créerait que peu d'emplois, augmenterait l'attractivité de la zone en permettant aux entreprises de la zone de bénéficier d'énergie à un coût réduit.

Une future gouvernance élargie pour bénéficier de synergies dépassant le site

L'objectif prioritaire du projet est le développement d'activités créatrices d'emplois. Dans ce cadre, une structure public/privé paraît être la plus adaptée à la gouvernance du site.

L'expérience montre que les dispositifs incitatifs de tous types mis en place par les collectivités et leur connaissance des projets d'implantation par leurs réseaux viennent amplifier les démarches commerciales privées. Ce cadre vertueux nous conduit à privilégier une structure de gestion de type SEM ou de délégation de service public qui unit l'ensemble des forces publiques et privées présentes sur le territoire autour d'un projet cohérent et fédérateur.

Les membres de cette structure pourraient être des collectivités, le Département et la Région associés à des établissements financiers locaux pouvant accompagner les entreprises. Cette cohérence pourrait bénéficier directement des structures existantes mises en place par le secteur public comme les agences de développement économique par exemple.

Cette structure assurerait la gestion et le développement du site en assurant l'exploitation et la maintenance des différents bâtiments actuels et futurs (aérogare d'affaire par exemple), la perception des recettes (loyers de convention d'occupation temporaire, recettes aéronautiques, contributions éventuelles). Elle assurerait également auprès de la DGAC les responsabilités liées au respect de la réglementation aéronautique et de celle des missions régaliennes (pompiers et sûreté).

Au regard de ses missions, la structure de gestion disposera de revenus : recettes aéronautiques et surtout celles issues de la commercialisation du foncier et des bâtiments.

L'établissement, par la future structure gestionnaire du site d'un plan de composition générale (PCG) est une première étape indispensable pour assurer un développement pérenne du site.

Le PCG est un outil de programmation des espaces. Il permet de définir des zones dont le développement est coordonné. Il évite donc de potentiels conflits et assure la cohérence du développement sur le long terme. En ce sens, il participe également à l'attractivité de la zone.

En l'état actuel des marchés visés, il semblerait pertinent que ce PCG définisse et organise les zones suivantes :

- Zone aéro-industrielle dont une partie serait réservée à la gestion des avions déclassés ;
- Zone dédiée à l'aéronautique : aérogare d'affaires, parkings avions, caserne pompiers et bâtiment technique ;
- Zone pistes et voies de circulation ;
- Zone administrative/vie en lien avec des besoins d'accueil de court terme ;
- Zone verte dédiée à l'innovation numérique dans l'agro-alimentaire en coopération avec Village by CA et le campus Les Champs du Possible. Au-delà de la création d'une pépinière d'entreprises, l'espace disponible et sécurisé est un atout pour mener des expériences dans le domaine de l'innovation numérique dans l'agriculture.
- Zone dédiée à l'énergie renouvelable en lien avec les projets innovants dédiés à l'électricité et au monde agricole. Elle pourrait également participer à l'approvisionnement énergétique de la plate-forme et de ses occupants.

Après cette première phase d'étude pouvant intervenir cette année, et à partir d'une hypothèse d'orientation du ministère des armées quant au devenir des missions du site prise au courant de 2018, le projet pourrait rentrer dans une phase commerciale de recherche de partenaires souhaitant s'implanter sur le site début 2019. La mise en commun des énergies publiques et privées autour du projet, dans une vision élargie créatrice de valeur et d'emplois, serait un atout supplémentaire pour sa réussite.