

Impacts économiques et touristiques d'un Projet de Petit Aéroport à Châteaudun

Février 2019

Châteaudun et ses alentours sont dans le besoin et en souffrance, avec près de 3 000 emplois perdus en une vingtaine d'années (1995-2019).

Le départ de l'Armée de l'air approche à grand pas. Il est programmé pour 2021, c'est demain. **Le projet de Petit Aéroport apparaît comme une véritable opportunité.**

Il y a toujours beaucoup d'inertie sur des projets de ce type. Il faut du temps pour avancer, plusieurs années. Il convient donc dès à présent d'avoir les idées claires pour porter notre projet et dessiner un avenir économique et industriel porteur d'emplois.

Nous disposons d'un espace de 400 hectares, une piste de 2,3 kms de long et de 45 mètres de large, une tour de contrôle en bon état, un héliport, des taxiways de qualité... pouvant aussi être utile à notre hôpital public de Châteaudun.

Nous avons ici - avec la plateforme aéronautique de Châteaudun - une occasion unique à ne pas rater (c'est-à-dire pas comme le TGV et l'autoroute, il y a plusieurs décennies) : celle de remettre Châteaudun au centre (géographiquement, économiquement, sur le plan touristique, sur le plan industriel, sur le plan sanitaire...) avec une petite plateforme aéroportuaire civile.

Toutefois, il ne s'agit pas du tout de créer un 3^{ème} aéroport parisien.

Nous sommes - de notre côté - favorables **au développement d'un Petit aéroport** et non sur un projet qui serait toujours plus élevé.

C'est à dire que **nous sommes favorables à un développement raisonné, permettant de combiner développement économique** (emplois de l'Aéroport de Carcassonne avec pour objectif la création de 1 000 emplois (effets directs, indirects, induits, touristiques) et 110 millions d'euros de consommation locale au total) **sans (ou avec de très faibles) nuisances sonores.**

Concernant ce dernier point, nous souhaitons que ce projet permette aux Dunois de devenir également actionnaires de leur plateforme aéronautique.

Une forme juridique (ex : SAS, Société par actions simplifiée) à imaginer pourrait permettre aux Dunoises et aux Dunoises d'être actionnaires (et donc associés) du Petit aéroport. Des actions à un prix unitaire de 10€ pourraient par exemple être émises et souscrites, avec droit d'option préférentiel et exclusif (ce serait un droit, pas une obligation, bien entendu). Elles seraient souscrites par les seuls habitants du Dunois (personnes physiques et personnes morales (entreprises)).

Les Dunoises et les Dunois seraient donc parties prenantes dans le développement de leur future petite plateforme aéronautique.

Nous tenons fortement à ce point, qui développerait un *affectio societatis* (c'est-à-dire la volonté commune unissant plusieurs personnes physiques ou morales de s'associer).

Ce serait notre Petit aéroport. Les Dunois auraient ainsi facilité à décider du niveau développement de leur plateforme. Celle-ci serait sûrement corrélée aux besoins d'emploi (nous avons environ perdu 3 000 emplois en une vingtaine d'années à Châteaudun) de notre territoire.

Rappelons que l'objectif de l'aéroport est de se désenclaver, permettant de rendre notre territoire plus attractif.

Il s'agit d'un moyen et non d'une fin (cf. éléments complémentaires en Annexe).

- **Le 1^{er} moyen : se désenclaver pour attirer des entreprises et des emplois.**
 - **Le 2^{ème} moyen : se spécialiser dans l'industrie aéronautique (fabrication de pièces d'avion, maintenance aéronautique, école de pilotage, drones, maintenance prédictive, hélicoptère...).**
- => Et donc créer des emplois industriels : bien rémunérés (secteur à haute valeur ajoutée), en CDI, porteurs d'avenir pour notre territoire.**
- => Notre ambition est de réindustrialiser le Dunois.**

Rappelons aussi que les avions militaires étaient beaucoup plus bruyants. Ils franchissaient le mur du son et atteignaient des niveaux de décibels très importants.

Les Dunois étaient d'ailleurs rassurés quand ils entendaient ces avions voler, car ils percevaient une activité à la base aérienne (jusqu'à 1 300 militaires présents). Ce qui était une source d'activités, d'emplois et pour nos commerçants et artisans.

Concernant le volet écologie, si l'on ne fait rien (Cf. le site de l'Etamat ou bien la GSP), le site de 400 hectares restera pollué (le site a été bombardé pendant la seconde guerre mondiale). Un travail de dépollution pyrotechnique doit être mené.

En dehors de l'axe de la piste, les avions font peu de bruit. Ces derniers, en particulier les avions civils, font beaucoup moins de bruits qu'il y a 15 ou 20 ans.

Les pilotes d'avions, qui nous accompagnent sur ce projet (et qui sont nombreux dans le Dunois), nous indiquent également que la phase d'atterrissage est la moins bruyante, car l'avion est loin d'être au maximum de sa puissance.

En outre, le Petit Aéroport de Châteaudun développerait un plan de développement durable et il déploierait un maximum d'efforts pour limiter les nuisances sonores liées au trafic aérien avec :

- la mesure du bruit avec des stations de mesure du bruit installées à proximité de l'aéroport. Ainsi, dans une volonté de transparence, des réunions annuelles d'information seraient organisées avec les mairies des communes accueillant ces stations, pour informer au mieux les riverains.

À ces stations fixes s'ajouterait une station mobile, pour des campagnes de mesure ponctuelles réalisées à la demande des mairies. Chaque campagne de mesure serait systématiquement suivie de réunions de restitution.

- une aide à l'insonorisation. Les avions et/ou compagnies aériennes opérant au départ du Petit Aéroport s'acquitteraient d'une taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) qui alimenterait un fonds d'aide aux riverains de l'aéroport.

Le processus d'aide à l'insonorisation s'appuie sur un plan de gêne sonore (PGS), consultable en Mairie. L'actuel plan impose de ne pas dépasser ce niveau. Les riverains résidant dans les zones couvertes par ce plan peuvent, sous certaines conditions, prétendre à l'aide à l'insonorisation financée par les compagnies aériennes.

Pour bénéficier de cette aide, il faut suivre la procédure fixée notamment par le Code de l'environnement.

Elle comprend plusieurs étapes :

- vérification de l'éligibilité ; réalisation d'un diagnostic acoustique ;
- établissement de plusieurs devis ;
- examen du dossier par la Commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) ;
- notification de l'attribution de l'aide ; réalisation des travaux ; versement de l'aide.

- Réduction du bruit lié aux trajectoires :

Pour réduire les nuisances sonores liées au trafic aérien, la principale solution est d'adapter les trajectoires des vols afin d'éviter les villages proches de l'aéroport. À l'écoute des mairies et des riverains, le Petit Aéroport fournirait des efforts constants dans ce sens.

La Direction générale de l'aviation civile et le Préfet d'Eure-et-Loir seraient sollicités sur validation et la création d'un groupe de travail au sein de la Commission consultative de l'environnement.

Ce groupe de travail, constitué notamment d'élus locaux et d'associations de riverains, s'emploierait à étudier des solutions de réduction des nuisances sonores.

À moyen-terme, l'objectif est que l'ensemble des trajectoires de départ bénéficient d'une méthode de guidage par GPS permettant d'éviter leur dispersion.

- Adaptation des méthodes de pilotage au décollage :

Les procédures suivies par les pilotes et les contrôleurs aériens seraient également revus pour favoriser les montées rapides vers l'altitude maximum et réduire encore les nuisances sonores.

Les avions gagnent ainsi jusqu'à 300 mètres d'altitude supplémentaire lors de leur passage au-dessus ou à proximité des villages voisins de l'aéroport.

- Adaptation des procédures d'atterrissage :

Les procédures d'atterrissages seraient adaptées pour limiter le bruit.

Depuis 2010, elles se font en descente continue grâce à un système d'atterrissage performant et précis appelé Instrument landing system (ILS). Cette descente continue permet d'éviter les nuisances sonores liées aux variations du régime des réacteurs, technique utilisée lors de descentes en paliers.

La descente continue retarde aussi la sortie des trains d'atterrissages et volets, réduisant le bruit aérodynamique et les vibrations.

Pour réduire le bruit perçu par les habitants les plus proches de la plateforme, l'utilisation des inverseurs de poussée – qui aident au freinage en inversant le flux d'air sortant des réacteurs – a été réduite à son strict minimum.

La mise en route des moteurs auxiliaires de puissance pour les avions en stationnement est bien plus encadrée.

– Répartition horaire des mouvements :

La détermination des horaires des mouvements serait bien évidemment à prendre en compte, sachant qu'au Petit Aéroport nous aurions environ **6 à 8 avions par jour en haute saison** ce qui reste très raisonnable par rapport aux retours escomptés (emplois...).

Il faudra aussi nous diriger rapidement vers l'avion électrique et la maintenance
2.0. Quelques éléments à travers ce lien : <http://www.fabienverdier.com/le-fort-developpement-de-l-aviation-electrique-a159134050>

Rédacteur :

*Laurent Briand, Conseiller municipal.
Groupe municipal « Châteaudun 2020 ».*

Références :

- Site Internet avec beaucoup d'éléments PDF : <http://www.fabienverdier.com/petit-aeroport-c28854844>
- Site de l'Aéroport de Beauvais-Tillé : www.aeroportparisbeauvais.com/professionnels/

Annexes : Eléments complémentaires

Ce petit aéroport serait un catalyseur et un facilitateur d'investissements dans le Sud de l'Eure-et-Loir, car nous nous situerions sur une carte aéroportuaire et nous aurions un accès alternatif à notre territoire.

Et ce, pour l'ensemble du Sud de l'Eure-et-Loir : Cloyes-les-Trois Rivières, Bonneval, Brou/Yèvres (avec plusieurs entreprises de tailles intermédiaires comme Hamon, Denis ou encore Vouzelaud), Sancheville, Orgères-en-Beauce... et toutes les communes attenantes, jusqu'au Nord du Loir-et-Cher et l'Ouest du Loiret.

Nous pouvons en tirer **deux conclusions** :

- D'une part, la Beauce et le Dunois, comme pour le tourisme, ne peut et ne doit pas seulement être un territoire de passage (entre l'Ile-de-France et l'Ouest ou le Sud-Ouest, entre la Normandie et l'Orléanais), mais **un lieu de destination**. Cela permettra de générer du PIB et de la richesse localement par la consommation, le tourisme...
- D'autre part, l'histoire de l'aviation et des constructeurs d'avions (quel que soit son niveau de sous-traitance : du 1er au 5ème rang) est intimement liée.

Afin de **consolider une filière industrielle aéronautique, nous avons besoin d'un petit aéroport permettant, comme Louis Blériot en son temps où les frères Farman, de développer ses innovations et ses avancées technologiques**. L'enjeu étant, avec le développement d'entreprises et cette possibilité complémentaire de désenclavement, de créer des emplois durables et positionnés dans une filière industrielle (l'aéronautique) porteuse d'avenir (et à forte valeur ajoutée) pour notre territoire.

* **Louis Blériot** (constructeur et pilote pionnier de l'aviation) et d'autres l'avaient bien illustré en Eure-et-Loir. Ainsi, en 1908 Louis Blériot avait réalisé le premier vol de ville à ville (entre Toury et Arthenay, distant de 15 kms).

Le Conseil municipal de Toury lui avait alors permis de bénéficier d'un grand terrain d'entraînement ainsi que d'un hangar pour abriter son avion.

Cela témoigne de deux choses :

- Premièrement, qu'il nous faut être ambitieux et voir long (à 10 ans, 20 ans, 30 ans) pour notre territoire. Un terrain civil (nos 400 hectares) est la condition de développement d'un axe aéro-industriel et donc **de nombreux emplois pour notre territoire**.
- Deuxièmement, que **la Beauce bénéficie d'une tradition historique dans le champ aéronautique** et que notre territoire est aussi à l'origine de l'aviation moderne. En outre, les frères Farman (Dick, Henri, Maurice) furent aussi des constructeurs d'avions et pilotes français. Entre 1908 et 1941, ils ont conçu et fabriqué plus de 200 types d'avions. Et en 1909, une école d'aviation équipée d'avions Farman ouvre à Chartres.

**** Le secteur aéronautique réunit en France près de 4 000 entreprises et emploie directement 320 000 personnes.**

Filière d'excellence, l'aéronautique française a connu une croissance de 9 % en 2013 et créé un solde positif de 6 000 emplois.

Elle représente le premier secteur exportateur de notre économie nationale, en générant un excédent de la balance commerciale de 23 milliards d'euros (chiffres de l'année 2015) et contribue au rayonnement européen et mondial de la France.

La Région Centre-Val de Loire et Châteaudun sont également un territoire fort dans la filière aéronautique française avec plusieurs entreprises positionnées (ETI (Zodiac aerospace ou In-LHC (plus de 300 salariés), Paulstra...), PME, TPE).

Plusieurs entreprises du territoire (France Bobinage, Trelec, Lachant Spring 28, Zodiac/Safran, Hutchnison...) ont une part non négligeable de leur activité dédiée et consacrée à l'aéronautique (en tant que sous-traitants de 3ème ou 4ème rang).

Un cluster (et incubateur d'entreprises) dédié à l'innovation dans l'aéronautique pourrait à terme être promu dans son sillage dans le Sud de l'Eure-et-Loir.

L'intérêt en lien avec les entreprises du territoire est de poursuivre notre positionnement dans ce domaine aéronautique pour le Dunois et le Sud de l'Eure-et-Loir. Cela doit et peut être un levier pour notre développement économique, et donc nos emplois.

Notre territoire bénéficie en outre d'une flotte très importante d'aéronefs militaires (dont CANOPEE) et d'une histoire singulière dans ce champ lui permettant de se positionner dans le domaine d'un parc à thèmes, dédié à l'aéronautique qui pourrait être unique en France : Air Châteaudun.

Ce parc à thèmes à vocation technologique, ludique et technique compléterait la filière industrielle de déconditionnement/reconditionnement des aéronefs en fin de vie qui va se développer dans le Dunois.

***** Les mesures du bruit**

Un bruit se caractérise par sa durée, sa fréquence et son niveau sonore appelé aussi intensité ou amplitude. L'instrument de mesure le plus souvent utilisé est le sonomètre.

Pour votre information et vous donner un point de comparaison, vous trouverez ci-après le lien d'échelle de bruit de l'aéroport de Carcassonne avec différents graphiques et mesures. Vous verrez que celles-ci sont plutôt rassurantes pour le type d'aéroport que nous souhaitons :

<http://www.aeroport-carcassonne.com/les-mesures-du-bruit.html>



Légende : proposition de Plan de Composition Générale (PCG) du site de Châteaudun.