

## Fabien Verdier veut faire décoller un aéroport commercial à Châteaudun (Eure-et-Loir)

[magcentre.fr/157120-fabien-verdier-veut-faire-decoller-un-aeroport-commercial-a-chateaudun-eure-et-loir/](http://magcentre.fr/157120-fabien-verdier-veut-faire-decoller-un-aeroport-commercial-a-chateaudun-eure-et-loir/)

**Fabien Verdier**, le pugnace et vibrionnant conseiller régional et municipal de Châteaudun (Eure-et-Loir), réussira t-il un jour à faire décoller son projet d'aéroport commercial d'envergure sur la base aérienne 279 en cours de décélération militaire, devenue une annexe de Bricy (Loiret). ? Il y croit dur comme fer, parce que la plateforme est déjà aux normes pour aller plus haut, avec sa piste de 2,3km de long et ses infrastructures déjà en place, héliport, tour de contrôle, taxiway, immenses hangars désertés par les Alpha jet et autres Mirages...



La base aérienne de Châteaudun dépend de Bricy depuis 2014.

De l'aviation d'affaires à un aéroport de deuxième division avec des lignes régulières, la route est encore longue. En région Centre-Val de Loire, plusieurs aéroports passent la vitesse supérieure. Tours, comme Châteaudun, partage depuis le début la piste d'une base aérienne anciennement vouée à l'entraînement des pilotes de chasse. Ryanair y affrète des vols pour Marseille, Porto, Londres, Dublin et y fait décoller des charters l'été. Châteauroux encore plus au sud relie le Berry à Ajaccio, Londres, Nice, Biarritz. Enfin dans le Loiret Saint-Denis-de-l'Hôtel, baptisé pompeusement désormais « aéroport Orléans Loire Valley », géré par la puissance publique\* vient de rallonger sa piste (1 600 mètres) et ainsi veut aussi dépasser son statut de plate-forme d'aviation d'affaires (et de loisirs) pour voler vers l'accueil sur le site d'une ou deux compagnies proposant des lignes commerciales régulières, pour des avions de moyennes capacités (une centaine de places).

## Une zone de chalandise de 900 000 personnes

Reste que par rapport à ses

« concurrentes » régionale

Châteaudun bénéficie d'une situation géographique incomparable. « *Notre zone de chalandise est estimée à 900 000 habitants* », lance convaincu Fabien Verdier (PS). C'est non seulement l'Orléanais et une partie des Pays-de-la-Loire et de la Normandie (La Sarthe, l'Orne...), mais aussi et surtout le sud et l'ouest de l'île-de-France. « *Nous sommes à 1h 15 de Vélizy et de la porte de Saint Cloud ou de la porte d'Orléans et à 1heure de Rambouillet.* » Autre atout proche, le fret avec la zone logistique de Pouprie-Artenay à la frontière Eure-



Fabien Verdier.

et-Loir-Loiret, celle de Luigny à 32 km au portes de l'autoroute A11 et celle de Thivars-Chartres. Des conventions ont été signées entre l'armée de l'Air et les loueurs d'avion qui peuvent voler sur Brest, Milan ou Bayonne au gré des demandes. « *C'est une bonne initiative, vu les équipements dont Châteaudun bénéficie, cela a du sens* », apprécie Benoit Loncoint le patron de Flighy.fr qui a utilisé la base dunoise à plusieurs occasions. Mais il ajoute qu'un tel projet doit bénéficier de « *l'implication forte des collectivités locales pour le rayonnement de la Métropole, de la région* ».

Dans les années 1990, initié par Maurice Dousset, l'ancien président du Conseil régional qui y a laissé son siège de député, le projet de 3<sup>ème</sup> aéroport de Paris n'avait pas atterri à Beauvilliers, non loin de Châteaudun, par hasard. « Nous avons manqué l'autoroute, le TGV » (l'arrêt à Courtalain, un serpent de mer), « à nous de ne pas manquer le développement d'une plate-forme aéronautique civile à Châteaudun », dit Fabien Verdier qui affirme avoir le soutien du maire et du président de région François Bonneau. Ce dernier, au micro de France bleu Orléans, ne s'est de fait pas montré hostile à l'initiative. Même si le président de région sait bien qu'en cas d'aide régionale au développement d'un aéroport civil il risque de se heurter comme pour celui de Tours à l'hostilité de son partenaire écologiste au conseil régional.



## L'aéroport d'affaires au sud de Paris

A ce stade, le projet de Châteaudun ne prétend pas remplacer Orly, comme l'ambitionnait le projet de Beauvilliers qui a fini par exploser en vol. Pour Fabien Verdier, il s'agit déjà de faire redécoller une cité qui s'est gravement vidée de ses atouts économiques avec le coup de grâce du Crédit Mutuel régional transféré à Orléans ou d'Axereal plus récemment. Première piste les atouts existants. Ce qu'il reste dans le Dunois d'environnement économique, Paulstra (600 salariés), Zodiac Hydraulics (370) et dans un premier cercle, la Cosmetic Valley sur Chartres et Orléans, Guerlin, Dior, Shiseido...

Châteaudun ambitionne de devenir « l'aéroport d'affaires au sud de Paris ». « Châteaudun-Paris avec atterrissage à Balard, par hélicoptère c'est 35 minutes », plaide Fabien Verdier. Sans le cauchemar des bouchons sur l'autoroute pour une clientèle d'affaires qui peut se le permettre. Celle de la Cosmetic Valley par exemple, susceptible d'affréter un avion de 4 à 10 places pour rallier une ville de l'hexagone. A terme, et Fabien Verdier prend l'exemple de Carcassonne, de créer autour de la plate-forme qui fait 400 hectares une filière industrielle, liée à l'aviation qui nécessiterait en plus une centaine d'hectares. Avec comme objectif principal la création d'emplois, comme dans une autre registre le circuit automobile d'Ales (Gard) qui a développé une activité économique liée au secteur de l'auto et de la moto.



Dans une lettre à Fabien Verdier, Jean-François Guitard, le directeur chargé du développement de l'aéroport de Nice (3<sup>ème</sup> de France avec 12 millions de passagers derrière Roissy et Orly) dit tout son intérêt pour Châteaudun dans lequel il se dit prêt à investir. Non seulement en raison du « sous-développement d'Orly vers le nord et l'est de l'Europe ». Mais aussi à cause du potentiel touristique (Cathédrale de Chartres, châteaux de la Loire, Beauval...) autour de Châteaudun. Et surtout parce que dit-il « la plate-forme de Châteaudun semble se prêter à de nombreuses activités aéronautiques...comme l'activité fret, la maintenance, les vols d'essais, l'assemblage et la déconstruction

d'aéronefs ».

Avec son projet de Beauvilliers, Maurice Dousset l'ancien dunois président de région s'était brûlé les ailes politiques, Fabien Verdier ambitionne, lui, de piloter le renouveau dunois.

## Ch.B

\*Département, Métropole d'Orléans, communes et CCI.

---

## Flighty, des vols collectifs à la carte

Ce n'est pas tout à fait le « Blablacar » avec des ailes, puisque c'est un avion nu sans pilote que propose flighty.fr. Mais on n'en n'est pas loin à l'heure « où l'on partage de plus en plus et où le voyageur met en commun », comme l'explique Benoit Lonceint qui participe au développement de l'aéroport de Saint-Denis de l'Hôtel, aux portes d'Orléans. Avec Air PME, il avait totalisé 4 500 vols pour 15 000 passagers, cette fois avec son avion de six places, il lance un nouveau concept de vol –en même temps- à la carte et au menu. Chaque jour de la semaine, l'avion, un Piper PA46 Mirage, relie à tour de rôle, Saint-Denis-de-l'Hôtel à Lyon, Strasbourg,

Lille Nantes Bordeaux, départ 7h 30, décollage retour 18h 30. Tarif, y compris le défraiement du pilote, 360€ aller-retour dans la journée. Un système qui offre un gain de temps certain, d'économie (hôtel, restaurant) par rapport à un trajet en voiture, sans parler des bouchons et des radars... Les candidats passagers s'inscrivent sur la plate-forme de réservation et l'avion décolle à partir de trois passagers. Flighty qui n'est pas une compagnie aérienne mais une Société de Transport pour Compte Propre offre depuis Saint-Denis ou d'ailleurs dans la région des formules de vols à la carte.



Un des avions de Flighty, le Malibu Mirage.



Benoit Lonceint.

[www.flighty.fr](http://www.flighty.fr)