

**COMMUNICATION SUR LE DEVELOPPEMENT DE
L'AEROPORT CHATEAUROUX-CENTRE**

Rapporteur : Noël ADAM

Saisi par le Conseil régional, le Conseil Economique et Social Régional a rendu un avis sur le développement de l'aéroport de Châteauroux Centre lors de sa séance plénière du 20 mars 2008. Afin de poursuivre la réflexion engagée au travers des outils de gestion foncière du site, le CESR souhaite affirmer la nécessité de prolonger cette première étape en terme de développement économique ; notamment, la structuration d'une filière d'excellence aéronautique qui pourrait constituer une opportunité propre à impulser une vraie dynamique sur le sud du territoire.

La problématique des entreprises régionales du secteur aéronautique

Ainsi que l'étude¹ menée conjointement par la DRIRE Centre et CENTRECO le fait apparaître, le marché civil et militaire de l'aéronautique est en augmentation croissante, et ceci encore pour les vingt années à venir. Cette perspective fait apparaître, pour nos entreprises régionales, une vraie problématique d'adaptation liée à leur développement industriel. C'est pourquoi, il a semblé important au CESR de relever certains points qui fragilisent l'expansion de ce secteur d'activité.

Actuellement, les entreprises régionales travaillant pour l'aéronautique sont quasiment toutes des sous-traitants de 2^{ème}, voire même de 3^{ème} rang auxquelles les donneurs d'ordres imposent de plus en plus d'exigences qualitatives ; à ce titre, il leur revient de prendre à leur charge la recherche et le développement de nouveaux produits ou procédés, d'effectuer de longues avances de trésorerie pour le financement des matières premières, de supporter les coûts liés aux fluctuations du carnet de commandes et surtout de maintenir la viabilité et la durabilité de leur entreprise dans une situation de monoproduction (souvent imposée par le donneur d'ordre), avec toutes les implications qui en découlent, notamment en matière de financement des investissements.

C'est pourquoi, il semble impératif de bien inscrire ces différentes considérations dans la stratégie d'un secteur économique, en pleine croissance (mais fragile), et d'aider les entreprises concernées à se fédérer en pôle d'excellence régional, propre à favoriser les échanges et la mutualisation des moyens. Le CESR note avec satisfaction les démarches entamées dans cet objectif, impulsées par la DRIRE et le Conseil régional et actuellement prises en charge par l'animatrice du PICF² avec l'appui d'un réseau d'acteurs.

Les potentialités du site aéroportuaire

Malgré ces difficultés et contraintes, la mise en place d'un grand projet pour le sud régional semble pouvoir s'envisager positivement. L'aéroport Châteauroux-Centre dispose d'atouts majeurs qui peuvent le conduire à devenir un site aéronautique incontournable. Géographiquement bien situé,

¹ La filière aéronautique en région Centre, état des lieux et enjeux – DRIRE et CENTRECO – décembre 2007

² PICF : Pôle Industriel Cœur de France

structurellement bien équipé, disposant ainsi de potentialités indiscutables, cet aéroport ouvre des perspectives pour divers marchés nationaux ou internationaux liés de près ou de loin à l'aéronautique.

Aujourd'hui, sur la plate-forme aéroportuaire, sont d'ores et déjà présentes certaines activités comme le Centre Français de Formation des Pompiers d'Aéroport qui, eu égard à sa spécificité, a nécessairement vocation à se développer. D'autres formations aux métiers de la sécurité (contrôle des biens et des personnes) pourraient compléter l'offre.

Une école d'entraînement des pilotes est également installée sur le site ; comme l'activité précédente, elle représente un potentiel certain compte tenu de la forte croissance des "marchés avions et hélicoptères".

Il faut également réfléchir à la question du renouvellement de la flotte, notamment en relation avec la question de l'augmentation du prix du carburant, et également dans le cadre des engagements des Etats et des compagnies dans la réduction des gaz à effet de serre pour les appareils gros consommateurs de carburant.

Par ailleurs, il serait sans doute judicieux d'explorer la piste d'un centre d'essai et de qualification auprès des grands constructeurs d'avions ou des motoristes.

Enfin, le fret est l'activité principale du site qui a traité 7 646 tonnes en 2006. Même si ce résultat reste modeste par rapport aux autres aéroports, il faut constater que ce chiffre a doublé en quatre ans et que l'activité peut offrir de réelles perspectives de développement économique avec une nécessaire complémentarité du civil et du militaire (tout en maintenant les mesures de confidentialité qui s'imposent). Des démarches commerciales auprès de pays d'Asie et d'Afrique sont en cours d'aboutissement et un premier vol de ce type vient d'avoir lieu avec la Chine en provenance de la province du Hunan ; d'autres sont en cours d'études et leur développement devra prendre en compte les attentes des pays concernés. Il serait très intéressant d'explorer la piste du délestage potentiel des aéroports parisiens d'une partie de leur fret pour des raisons de sécurité, d'environnement, d'économie ou encore de saturation, valorisant ainsi la proximité de la région avec l'Ile-de-France et les infrastructures autoroutières et ferroviaires du site.

Notons également que le trafic passager de l'aéroport de Châteauroux-Déols est actuellement d'environ 8 000 personnes par an³, et ne semble pas avoir vocation à se développer, car il subit la concurrence d'autres aéroports régionaux limitrophes. Ses structures pourraient néanmoins lui permettre d'accueillir des compagnies low-cost s'il apparaissait une opportunité à développer.

La maintenance : une intéressante clé d'entrée

L'aéroport de Châteauroux-Centre a vu récemment s'installer la société de maintenance Europe Aviation dont le projet est de se positionner clairement sur la maintenance dite "de type C" qui concerne les opérations nécessitant l'immobilisation de l'avion en atelier plusieurs jours.

Cette activité désengorgera, à différents titres, les sites parisiens ; elle peut aussi être la source du développement de nouvelles activités, comme, par exemple, le stockage de pièces détachées neuves ou d'occasion (qui ne se pratique nulle part ailleurs), la maintenance, les "rétrofits"⁴ et la remise en conformité d'avions, toutes ces activités s'intégrant parfaitement au projet de faire du site de Châteauroux-Centre une structure support de la filière aéronautique.

Ce corps de métier bien spécifique se caractérise par une grande rudesse de la concurrence ; des alliances se forment parmi les donneurs d'ordres et il est donc très difficile de capter des parts de

³ Chiffres 2006

⁴ Rétrofits : remplacement d'éléments fondamentaux par d'autres éléments compatibles et plus modernes apportant une amélioration

marché. Cependant, le marché militaire risque de s'ouvrir car, le budget de la défense est en réflexion puisqu'il est concerné également par la Révision Générale des Politiques Publiques, et, à ce titre, l'armée de l'air française envisage dans un avenir proche de faire des appels d'offres en direction du secteur privé sur la maintenance de ses appareils ; il semble donc qu'à terme elle se sépare de cette activité traitée jusqu'à ce jour en interne, créant ainsi pour l'aéroport castelroussin un nouvel axe potentiel de développement.

La piste du démantèlement

Directement en synergie avec les opérations de maintenance, le démantèlement des avions s'effectue déjà à Châteauroux-Centre. La particularité est que les équipements du site sont aux plus hautes normes en vigueur, que ce site respecte toutes les contraintes environnementales et qu'il est capable de traiter tous les matériaux, solides comme liquides, de conception d'un avion.

Comme la maintenance, ce secteur subit aussi une forte concurrence ; à ce jour la production est faible, puisque seulement 5 avions sont démantelés par an, avec néanmoins un objectif d'en "déconstruire" une quarantaine sur la même période. On sait aussi que les potentialités futures sont très importantes, puisque sur le marché mondial de l'aviation civile et militaire, il faudra démanteler 6 500 avions d'ici 2023.

Là aussi, la plate-forme Châteauroux-Centre dispose d'un avantage majeur puisqu'elle a la capacité de traiter aussi bien les gros porteurs de type Airbus, Boeing que les plus petits aéronefs, comme les ATR, Falcon et autres. Pour ces derniers, les sociétés de recyclage de métaux automobiles sont en capacité de traiter les appareils ; pour autant, on imagine bien se créer, de ce fait, dans le sud régional, un pôle d'excellence avec les entreprises de "déconstruction" automobile et cette plate-forme aéronautique, voire même se créer une filière de recyclage de composants électroniques inexistante à ce jour en région Centre.

De nombreuses opportunités à organiser et dynamiser

Ainsi, le CESR suggère l'exploitation de toutes ces pistes, à partir d'audits sur les besoins des filières industrielles existantes pour une meilleure valorisation des différents moyens à mettre en oeuvre. Les perspectives envisageables ouvrent vers des projets porteurs à différents titres, tant du point de vue de l'attractivité du territoire que de l'emploi et des aspects sociaux, culturels et professionnels. Ces derniers aspects ne doivent surtout pas être négligés par les collectivités, car ils sont, eux aussi, des facteurs fondamentaux, déterminants pour l'attractivité d'un territoire.

Il semble, à cet égard, important d'imaginer les adaptations nécessaires des réseaux routiers et ferroviaires avec le passage d'une ligne à grande vitesse (LGV) et la présence d'une gare TGV dans le Berry, une desserte en fret ferroviaire de l'aéroport ainsi que la réalisation d'un axe routier direct en 2 x 2 voies Châteauroux-Bourges. Des synergies avec le recyclage des déchets peuvent également s'opérer en lien avec les pôles de compétitivité déjà présents dans notre région.

Par ailleurs, les questions de formation (initiale et continue) doivent se poser dès l'amont des réflexions, afin que les moyens adaptés (filières techniques scolaires, centres de formation, centres d'apprentissage, écoles d'ingénieurs, reprofessionnalisation pour une 2^{ème} carrière, ...) puissent se mettre en place aux moments opportuns. Dans ce domaine, l'anticipation est le facteur de réussite incontournable.

Enfin, il est singulièrement important, au moment où toute la collectivité régionale s'implique activement dans les travaux de l'Agenda 21, que soient prises en compte un certain nombre de problématiques liées au développement durable, et, en particulier, aux questions environnementales.

Ainsi, l'impact "carbone" nécessite un diagnostic adapté, les éventuelles nuisances (dont nuisances sonores), pollutions et autres doivent être clairement identifiées pour que des solutions adéquates

soient appliquées.

En forme de première conclusion

Plusieurs pistes de développement semblent ainsi potentiellement envisageables à partir de l'aéroport de Châteauroux-Centre :

- structurer les entreprises du secteur de l'aéronautique autour d'une démarche de filière, en poursuivant le travail actuellement engagé,
- développer l'activité aéroportuaire : fret, centre d'essai, formation des pilotes, des pompiers d'aéroport et des personnels de sécurité, maintenance, entretien,
- mettre en œuvre une filière de démantèlement - déconstruction ainsi que traitement et valorisation des déchets industriels, intégrant la déconstruction des aéronefs.

Pour ce faire, le CESR rappelle que la condition primordiale de la réussite d'un tel projet reste la conjugaison des concours actifs, complémentaires et organisés des institutionnels mobilisés au travers de leurs compétences respectives.