

# COMPTE-RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AÉROPORT DE CHATEAUROUX-DEOLS

20 février 2015

Salle Claude Erignac - Préfecture

---

La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Châteauroux-Déols s'est réunie le 20 février 2015, sous la présidence de Monsieur Jean-Marc GIRAUD, Secrétaire Général de la Préfecture de l'Indre

La liste des participants figure en annexe.

## Ordre du jour :

1. Modification de la Composition de la CCE ;
2. Activité 2013-2014 de l'Aéroport ;
3. Avancement du dossier des procédures de vol GNSS (Global Navigation Satellite System) ;
4. Avancement des projets de gestion des eaux sur l'Aéroport ;

### 1. Modification de la composition de la CCE :

M. Dubois donne la liste des personnes absentes excusées à la CCE.

Madame Delaigue explique ensuite la modification de l'Arrêté n° 2013-155-0006 du 4 juin 2013 suite au renouvellement des Conseillers Municipaux et Communautaires.

### 2. Activité 2013-2014 de l'Aéroport :

Monsieur Bottemine présente l'activité de l'Aéroport pour la période 2013/2014 :

Cette année a connu une activité correcte.

Même si le 1<sup>er</sup> semestre a été relativement faible, le 2<sup>ème</sup> semestre a, quant à lui, été bien meilleur. Ce qui permet à l'Aéroport d'équilibrer ses comptes.

Les volumes de fret ont diminué car cette activité sur des aéroports tels que celui de Châteauroux n'est pas une priorité nationale.

En effet, sur les 2 800 000 tonnes traitées en 2015, 2 550 000 l'ont été sur les aéroports parisiens, les 10% restant se répartissant entre les autres aéroports de fret nationaux.

Cette année a par ailleurs connu une augmentation du nombre d'entraînements et d'activités diverses.

2015 démarre doucement, mais les perspectives de développement sont bonnes.

Monsieur Bottemine présente ensuite le document utilisé auprès d'investisseurs potentiels, et élaboré à partir de données chiffrées de 2013.

Ce document explique la nécessité de créer en France une zone d'activité dédiée à la maintenance aéronautique, liée aux commandes croissantes reçues par les deux principaux constructeurs mondiaux, Airbus et Boeing.

Le marché mondial de l'occasion progresse également de 1000 avions par an.

Afin d'augmenter leurs cadences de production, ces constructeurs vont devoir externaliser certaines étapes de leur fabrication, notamment la finition.

Le marché de l'occasion aura, quant à lui, besoin de locaux pour assurer la maintenance de ses appareils, ainsi que de places de parkings pour entreposer les avions.

L'aéroport de Châteauroux, fort de ses 40ha de foncier offrant un embranchement direct sur les taxiways, et de ses 30ha de parking « gros porteurs », conforte sa position d'aéroport industriel et se trouve être l'emplacement idéal pour fournir toutes ces nouvelles prestations.

Ses 7 500m<sup>2</sup> d'entrepôts, ses 18 000m<sup>2</sup> de hangars industriels complétés dans un futur proche de 10 000m<sup>2</sup> sont parfaitement adaptés pour répondre à la demande croissante des constructeurs aéronautiques et de leurs sous-traitants.

Monsieur Bottemine précise que la Sté DALE Aviation, spécialisée dans la maintenance d'avions gros porteurs, ne peut pas, à ce jour, travailler sur le site de l'aéroport car il n'y a pas de hangar disponible.

La Sté ATE, spécialisée quant à elle dans la peinture d'avions et rachetée récemment par une entreprise anglaise - Air Livery - devait faire aménager le reste de l'espace disponible du bâtiment de 16 000m<sup>2</sup> qu'elle occupe sur le site de l'aéroport, en cabine de peinture par Lufthansa, mais cette dernière choisit d'envoyer ses avions en peinture en Angleterre car les cabines sont prises par le neuf.

La Sté Egide Aviation, entreprise de maintenance d'avions légers, a profité de la construction d'un hangar pour venir s'installer à Châteauroux.

Son implantation sur l'aéroport lui a permis de connaître une croissance rapide, et elle se trouve aujourd'hui confrontée à un manque de place.

A l'issue de cette présentation, M. Giraud demande aux membres de la CCE de poser leurs questions, s'ils en ont.

Monsieur Soidet se félicite que la filière aéronautique soit porteuse d'emploi, et précise qu'il soutiendra tous les projets.

Monsieur Marcillac demande à connaître le coût d'un hangar de 10 000m<sup>2</sup>.

Monsieur Bottemine répond qu'un hangar de cette dimension coûte environ 15 000 000€. A cela s'ajoute le prix des VRD. Le coût total se situerait entre 18 et 20 millions d'euros.

Monsieur Pluviaud indique que la commune de Déols est séduite par cette présentation et soutiendra les projets. Il ne faut pas avoir peur de la concurrence, mais il faut être aidé par les pouvoirs publics pour que la maintenance soit faite en France.

Monsieur Pluviaud s'interroge sur l'emplacement de la 5<sup>e</sup> cabine, si elle se faisait.

Monsieur Bottemine rappelle que la partie Nord du bâtiment 769 n'est pas encore aménagée, et que c'est cette partie qui serait transformée en cabine de peinture.

Monsieur Pluviaud demande alors si le bâtiment 770 « VALLIERE AVIATION » est occupé à 100 %?

Monsieur Bottemine lui répond que non, et regrette que ce bâtiment n'appartienne pas à l'Aéroport.

Il souhaite revenir sur la présentation pour préciser que les gros constructeurs français sont en fait Européens.

De ce fait, l'Espagne est inquiétante car elle dispose de nombreux aéroports vides.

Châteauroux est donc une opportunité à saisir pour l'activité Française : il faut concentrer et amplifier les offres afin d'éviter de les diluer.

Le maire de Montierchaume, qui découvre les chiffres, regrette que l'Aéroport Châteauroux Centre ne soit pas utilisé à 100 %.

Le maire de Brion visite de nombreuses usines qui nécessitent des surfaces importantes et soutient donc tous les projets.

Monsieur Bottemine précise qu'il faut environ un hectare par avion pour sa fabrication. A cela s'ajoute la peinture. Les besoins en fonciers sont donc très importants, et Châteauroux en dispose.

Monsieur Brun est satisfait du discours et, malgré les critiques qu'il a pu entendre, considère que l'avenir est réjouissant.

Monsieur Bottemine explique que tout ceci nécessite des investissements très lourds, mais il est obligatoire et nécessaire de faire construire même si on ne sait pas qui utilisera ces infrastructures. Il est en revanche très difficile de convaincre des investisseurs privés et publics.

L'ARNAC intervient pour préciser que, plus il y aura de maintenance, plus l'association sera satisfaite car cela impliquera moins d'entraînement.

L'APPEL est satisfait de « ce qui se fait » et le soutiendra !

Monsieur Bottemine rappelle également que nous travaillons en partenariat avec l'association Indre Nature.

### 3. GNSS :

Sandrine Blanchet, de la DSAC/O explique que le projet d'approche désaxé présenté lors la précédente CCE n'aboutira pas car il n'est pas réglementaire.

Une nouvelle proposition est faite pour une arrivée dans l'Axe 03 avec une descente continue, afin de réduire au maximum les nuisances sonores et diminuer la consommation.

Monsieur Bottemine prend la parole pour expliquer la différence entre l'ILS et les GNSS :

L'ILS (Instrument Landing System) nécessite des aides radioélectriques au sol alors que les GNSS sont des procédures d'approches ou de départ basées sur la réception de signaux GPS.

Sandrine Blanchet indique qu'il y a une nouvelle présentation des procédures GNSS 03, « dans l'axe » lors de la prochaine CCE

Michel Barbieux estime qu'il faut régler le problème de la GNSS 21 en priorité. En effet, cette procédure est dégradée par publication aéronautique (NOTAM) depuis un an à cause d'un brouillage potentiel.

M. Pluviaud demande si le plan d'exposition au bruit devra être modifié ?

Monsieur Bottemine lui répond que non.

L'ARNAC demande pourquoi les approches GNSS de l'aéroport de Nantes sont désaxées ?

Sandrine Blanchet pense que cela serait lié à la présence d'obstacles, et à un ILS existant déjà désaxé.

### 4. Avancement des projets de gestion des eaux sur l'Aéroport :

Monsieur Bottemine rappelle que 95 % du réseau d'eau pluviale a été construit par les Américains.

Une étude récente commandée par l'Aéroport a permis de constater que ce réseau est en excellente condition.

Cette étude devait également dimensionner le bassin de rétention dont la construction est rendue obligatoire par un Arrêté Préfectoral datant de 1995.

Sa réalisation a malheureusement dû être retardée car les résultats de l'appel d'offre étaient incohérents.

Une étude complémentaire va être réalisée, et le bassin devrait être réalisé en 2016 ou 2017.

La DDT souhaite savoir quel serait son dimensionnement par rapport aux toitures des hangars, et précise qu'en cas de pollution, nous risquerions d'avoir « quelques soucis »...

Monsieur Bottemine explique que le problème de fond est une question de budget, et rappelle que ce dossier date de 1995, quand l'Etat était propriétaire du terrain, ce que confirme M. Pluviaud.

Monsieur Bottemine souhaite par ailleurs que des procédures plus rigoureuses mises en place par le service SSLIA (pompiers) lors des avitaillements avec une mise à disposition systématique d'absorbant. Il rappelle également qu'un obturateur situé à l'ouest des installations existe déjà.

L'ARNAC s'interroge sur les risques de pollution en cas d'accident sur la piste.

Monsieur Bottemine informe les membres de la CCE que l'Aéroport recevra le Championnat du Monde de Voltige au mois d'août, et qu'un meeting aérien de très grande importance clôturera cet événement le 29 août 2015, avec la présence de la Patrouille de France. Il y aura certainement des nuisances sonores !!!

La prochaine CCE se réunira dans le courant du deuxième semestre 2016.

Pour le préfet et par délégation,  
Le secrétaire général,



Jean-Marc GIRAUD