

Lundi 25 juillet 2022

Dossier de candidature du Grand Châteaudun à la reprise de l'ex-base aérienne 279 lieutenant Beau

Société publique locale Air Châteaudun



Table des matières

Introduction.....	3
1 Situation initiale	4
1.1 La situation économique et sociale : un impact majeur de la fermeture du site militaire	4
1.2 L'état du site au moment du transfert	7
1.2.1 La sécurité du site.....	7
1.2.2 La voirie et les espaces verts	7
1.2.3 Les bâtiments	8
1.2.4 Les réseaux	8
1.2.5 Les infrastructures aéroportuaires et les équipements.....	9
1.2.6 Les données, informations, plans, documents divers dont dossiers d'ouvrages exécutés (DOE)	9
1.3 Les études déjà disponibles et le potentiel du site	9
2 Objectifs stratégiques	10
2.1 L'emploi	10
2.2 Le développement industriel – un pôle de compétitivité aéronautique	11
2.3 Le désenclavement, la connexion, la mobilité et l'intermodalité	12
2.4 Les autres objectifs : un espace d'enjeux diversifiés.....	13
2.4.1 Le volet énergétique – la centrale photovoltaïque.....	13
2.4.2 Le volet environnemental – la préservation de la biodiversité	14
2.4.3 La formation	14
2.4.4 L'aviation de loisirs : une continuité	15
2.4.5 Le volet touristique et patrimonial – le projet CANOPEE	16
3 Objectifs opérationnels de court et moyen termes et travaux associés	17
3.1 Les objectifs de capacité aéroportuaire	17
3.1.1 Phase 1 : une mise à niveau pour l'aviation générale.....	17
3.1.2 Phase 2 : la montée en puissance capacitaire	18
3.2 Le fonctionnement du site.....	19
3.3 Objectifs de valorisation des actifs – les autres travaux à réaliser	20
4 Les acteurs du projet et les premières activités	20
4.1 Les habitants du territoire	20
4.2 La SPL et ses actionnaires ; le rôle des collectivités territoriales	20
4.3 Le comité de pilotage du CRSD et les services de la préfecture	21
4.4 Les autorités de régulation et les acteurs de l'aérien	22
4.5 Les acteurs économiques	22
4.6 L'association Châteaudun Revivisco 2030.....	23
ANNEXE 1.....	24
ANNEXE 2.....	25
ANNEXE 3.....	26
ANNEXE 4.....	27
ANNEXE 5.....	28

Introduction

Juillet 2022

Le Grand Châteaudun confirme par le présent document faire acte de candidature, dans le cadre de l'article 21 de la loi NOTRe afin de devenir propriétaire et exploitant de l'aérodrome de Châteaudun (Code OACI : LFOC). Avec une compétence aéroportuaire, et à la suite des récents investissements industriels sur le territoire (pour un total cumulé de plus de 330 M€, présent et à venir), le Grand Châteaudun se dote d'un puissant levier de développement pour son territoire du Sud de l'Eure-et-Loir.

Ce dossier de candidature s'inscrit dans une volonté claire et affirmée du territoire à de multiples reprises. L'aéroport de Châteaudun constitue un moyen (et non une fin). Le moyen vise à projeter le territoire à l'échelle nationale et européenne, faisant ainsi œuvre utile en faveur du développement industriel, économique, touristique du territoire.

Ce petit aéroport civil de Châteaudun sera demain un levier puissant d'attractivité et de compétitivité pour le sud de l'Eure-et-Loir.

Ce dossier a été conçu pour à la fois :

- rappeler l'histoire et l'ADN aéronautique de ce site ; d'en esquisser ses atouts (nombreux) ;
- identifier les potentialités et volontés des acteurs (activités d'aviation d'affaires, bords de piste, MRO, etc.) ;
- mettre en lumière les différents appuis et expertises noués au cours de ces dernières années (Aéroport de Nice Côte d'Azur, Abington, CGX Aéro, UAF (Union des aéroports français), ENAC, IFURTA, Sealar, etc.) afin de s'entourer des meilleurs et ainsi de faire éclore le site aéronautique du Grand Châteaudun de toutes ses potentialités ;
- esquisser des impacts positifs pour le territoire : promotion du tourisme, développement industriel, désenclavement, attractivité, multi mobilités, etc. ;
- attirer des activités aéronautiques et aéro-industrielles de l'Île-de-France ;
- devenir l'aéroport de la Cosmetic Valley (et du pôle pharma) ;
- être utile à l'Eure-et-Loir, à la région Centre-Val de Loire et plus largement à l'Île-de-France élargie (en se situant à proximité immédiate de Saclay, les Yvelines, les Hauts de Seine) ;
- permettre et faciliter à des activités exogènes au territoire de venir accroître son PIB et sa valence industrielle et aéro-industrielle ;
- conserver un lien fort avec le site dit de l'hippodrome (qui est une dépendance de l'aérodrome et lui fait directement face) de façon à avoir un écosystème complet et créant de la valeur entre l'aérodrome et le site dit de l'hippodrome. L'enjeu consiste in fine à développer un pôle de compétitivité aéronautique dans le Grand Châteaudun ;
- mettre en avant les différents atouts et complémentarités de ce projet complet et écologique.

1 Situation initiale

1.1 La situation économique et sociale : un impact majeur de la fermeture du site militaire

Le Dunois a été particulièrement impacté par la réduction de format, puis la fermeture de la base aérienne 279.

Le terrain militaire d'aviation de Châteaudun a été créé en 1934, dans la plaine de Nivouville, au sud-est de la ville. Établi à l'origine comme camp d'aviation sur une vingtaine d'hectares, il est étendu en 1937 et devient l'entrepôt de l'armée de l'Air (EAA) 301, avec une emprise de deux cent quatre-vingt-dix hectares, pour partie sur les communes de Châteaudun et de Lutz-en-Dunois. Le terrain d'aviation de Châteaudun est bombardé en 1940, puis en 1943 et 1944. Le site est repris par l'armée de l'Air en 1945, essentiellement comme entrepôt de stockage d'avions. La base aérienne (BA) 279 est créée en 1954. Elle est dénommée « Lieutenant Beau » en 1990.

La BA 279 exploitait des unités chargées du stockage actif des avions hors ligne constituant une réserve stratégique de l'armée de l'air et de leur convoyage vers les escadrons de l'armée de l'air, un centre informatique chargé du soutien des applications logistiques, un centre de gestion du matériel technique, une équipe d'étude technique des méthodes de stockage, une équipe d'étude technique des réparations des dommages de combat, une section locale d'achat et de mandatement et une unité de défense sol-air. De 1964 à 2017, les pilotes de l'escadron de convoyage 70 « Châteaudun » ont eu pour mission d'assurer les mouvements des avions militaires entre différentes entités : unités de l'armée de l'Air, escadrons ou entrepôts, ateliers industriels de l'aéronautique, sites des constructeurs. Par ailleurs, le site a également assuré la gestion de fin de vie des aéronefs voués au démantèlement ainsi que la préservation et la préparation des aéronefs destinés à la vente à l'export après leur retrait du service de l'armée de l'air. Enfin, le site a également assuré la mission de préservation et de préparation des aéronefs dédiés à la mise à disposition (écoles, villes, musées...) dans le cadre de la gestion du patrimoine de l'armée de l'air

La BA 279 est dissoute en 2014, et le site devient un élément air rattaché (EAR) à la BA 123 d'Orléans-Bricy. Depuis 2014, l'EAR 279 conservait les missions de réparation, de stockage et de démantèlement en fin de vie d'aéronefs, ainsi qu'une activité aérienne.

En juillet 2018, l'Armée de l'air annonce la dissolution de l'EAR 279 et une fermeture définitive du site militaire effective au second semestre 2021.

Jusqu'en 2014, la BA 279 était l'un des principaux employeurs de l'aire urbaine de Châteaudun. Ses effectifs sont passés de 1 200 salariés en 2007 à moins de 300 salariés en 2018. Entre 2012 et 2018, 1 041 militaires et civils ont quitté la base de Châteaudun (522 personnes en 2012 et 2013, 235 en 2014, 83 en 2015, 69 en 2016, 76 en 2017 et 56 en 2018).

La transformation de la BA 279 en EAR a été accompagnée par un premier contrat de redynamisation de site de défense (CRSD), signé en juillet 2015 entre l'État et les acteurs locaux (région, le département, ville de Châteaudun, communauté de communes du Dunois - à laquelle s'est substituée au 1^{er} janvier 2017 la communauté de communes du Grand Châteaudun, syndicat mixte du Pays dunois, chambres consulaires, association de gestion du

lycée agricole de Nermont, centre hospitalier, l'office public de l'habitat, association Les Champs du Possible).

Ce CRSD avait pour objet de compenser la perte de postes militaires et civils consécutive à la transformation de la BA en EAR et d'apporter un financement à un ensemble d'actions ; il reposait sur deux piliers, la création du campus « Les Champs du Possible » et la reconversion du site de l'ancienne caserne Kellermann, d'une superficie d'environ 4,5 ha, en plein cœur de ville.

Deux avenants ont été signés, en août 2017 et à l'été 2019. Ils dressent un bilan d'étape des actions du contrat et introduisent des modifications en termes de contenu, de financement et de calendrier des actions.

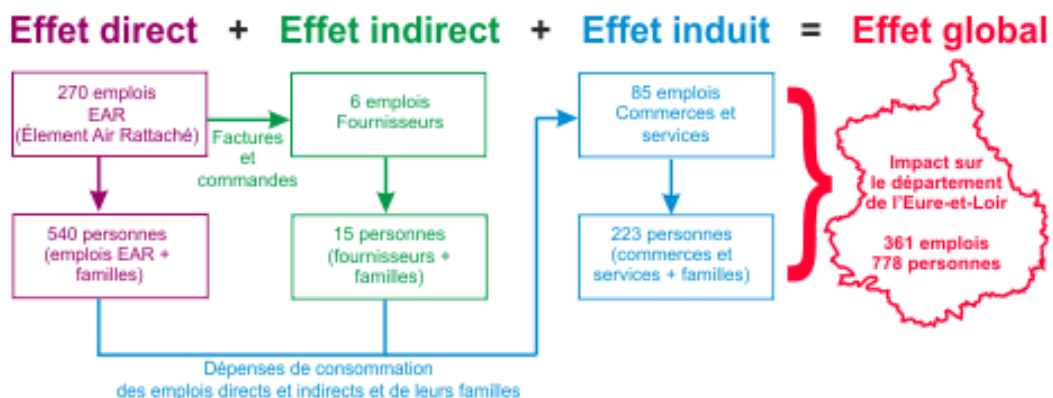
Un second CRSD, consécutif à la dissolution de l'élément air rattaché (EAR) 279 et à la fermeture définitive du site militaire, avec pour objet de compenser les préjudices pour le territoire de cette décision, a été signé en décembre 2019 entre l'État, la région Centre-Val de Loire, le département d'Eure-et-Loir, la commune de Châteaudun, la communauté de communes du Grand Châteaudun, la Banque des Territoires et la chambre d'agriculture d'Eure-et-Loir.

En amont de la signature de contrat, l'INSEE a réalisé en 2019 une étude de l'impact sur le territoire impacté (*INSEE Analyses Centre-Val de Loire n° 54, EAR 279 de Châteaudun : 780 personnes impactées en Eure-et-Loir*, Pierre Chapuis, paru le 24 juin 2019), dont il ressort les éléments suivants.

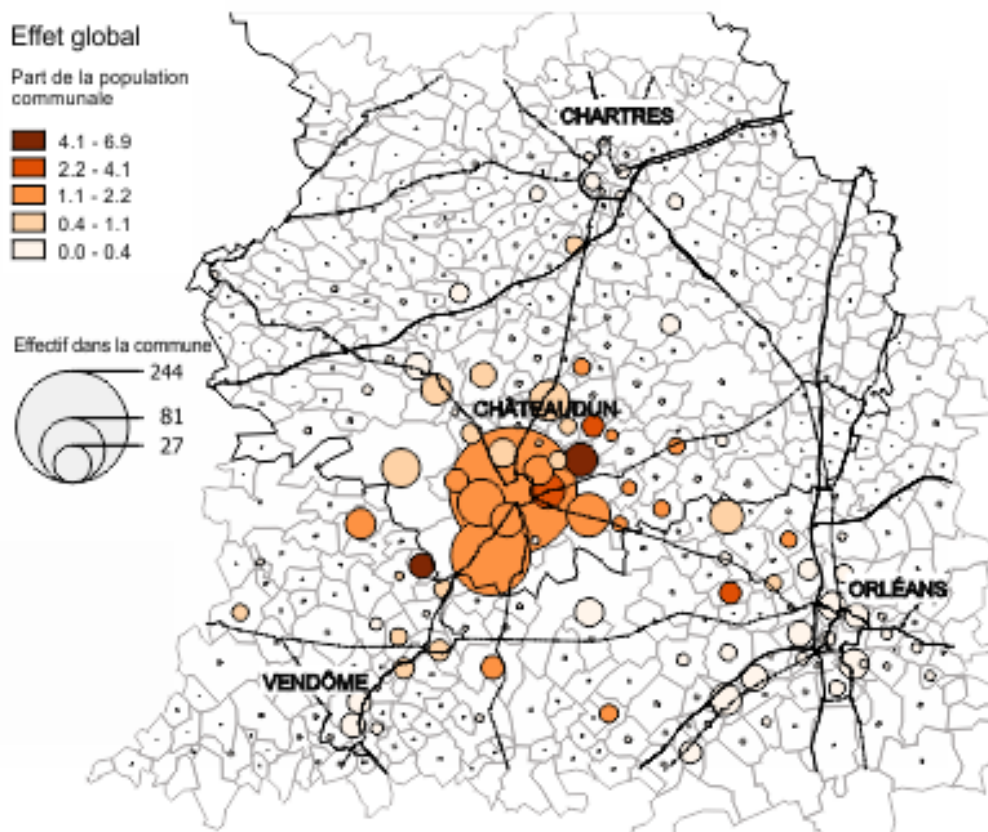
- Fin 2018, l'EAR de Châteaudun emploie 270 personnes, militaires (80 %) et personnel civil. Ces employés et leurs familles représentent 784 habitants en Centre-Val de Loire. Les trois quarts résident en Eure-et-Loir, la moitié dans l'aire urbaine de Châteaudun.
- En intégrant les emplois directs, indirects et induits par les consommations courantes et les besoins journaliers des familles directement liées à l'EAR (secteurs de la santé, de l'administration, du commerce et de la construction), l'INSEE évalue l'effet global en Eure-et-Loir de la fermeture de la base à près de 780 personnes, spécialement dans l'aire urbaine de Châteaudun.

Cette analyse se concentre sur le CRSD 2 et n'intègre donc pas une baisse des effectifs qui a démarré depuis près de 10 ans. Par conséquent, elle minimise **fortement** les effets directs, induits, indirects pour Châteaudun et le Grand Châteaudun.

Effet global de l'EAR de Châteaudun sur le département d'Eure-et-Loir



Effet global de l'EAR : un tiers dans l'aire urbaine de Châteaudun



Sources : INSEE, RP 2015 ; EAR 279 de Châteaudun

Au-delà de ces chiffres, le territoire a été bien plus meurtri : car ce sont au total trois sites qui ont successivement fermé leur porte (ETAMAT, Kellermann, BA279) ; Châteaudun n'étant « seulement » qu'une ville Sous-Préfecture, elle n'a pas la possibilité d'amortir des chocs asymétriques de cette ampleur comme ont pu le faire des métropoles de la taille de Toulouse (fermeture de la base aérienne 101 de Franczal) ou de Reims (fermeture de la base aérienne 112 Reims-Champagne).

Le **préjudice** subi par la ville et le territoire est par conséquent très substantiel. L'aide apportée en retour – à ce jour – est notoirement insuffisante.

Le CRSD de décembre 2019 correspond à un montant global de dépenses de 22 385 K€, dont 18 461 K€ financés et 3 924 K€ en attente de financement. Les principaux contributeurs, par ordre décroissant, sont l'État (ministère des Armées ; ministère de la Cohésion des territoires et Relations avec les collectivités territoriales), la région Centre-Val de Loire, le Grand Châteaudun, le département d'Eure-et-Loir et la ville de Châteaudun.

Les actions identifiées et financées par ce second CRSD se regroupent en quatre axes :

- axe 0, préfinancement en avance de phase ;
- axe 1, reconversion des sites libérés par le ministère des Armées ;
- axe 2, valorisation de la ville-centre ;
- axe 3, soutien à la création et au développement d'entreprises.

Ces axes stratégiques se déclinent en fiches actions décrivant sommairement le périmètre des travaux ou prestations, leur coût estimé ainsi que, pour la grande majorité de ces actions, leur financement.

Le CRSD place le Grand Châteaudun en maître d'ouvrage d'une majorité des actions et sous-actions.

En effet, le CRSD est consubstantiel de la cession du site et, à l'exception de l'axe 2, il vise à soutenir la redynamisation du site de l'aérodrome. L'un des enjeux majeurs de « l'après-base aérienne » réside dans le devenir du site lui-même, levier potentiel de développement à l'échelle régionale.

Sur l'initiative du Grand Châteaudun le CRSD a fait l'objet d'un avenant, validé début 2022. Celui-ci :

- concerne des actions en cours ou à venir sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes. Ainsi, les actions relevant d'autres partenaires n'ont pas été impactées, même si la pertinence ou l'effectivité de certaines d'entre-elles peuvent être interrogées, plus de deux ans après la passation du CRSD ;
- se base sur le postulat d'un volume global du CRSD et de financements par les partenaires aux niveaux contractés en décembre 2019 ;
- prend en compte le calendrier de réalisation des actions. Ainsi, certains travaux dont le financement est prévu par le CRSD, tout en restant nécessaires, ne pourront vraisemblablement être engagés qu'au-delà de la durée du contrat, soit, à ce stade, quatre ans à compter de sa signature, soit d'ici la fin décembre 2023.

1.2 L'état du site au moment du transfert

Le site n'a semble-t-il plus fait l'objet que d'un maintien en condition *a minima* depuis la décision de fermeture de la base aérienne en 2018. Par ailleurs, entre 2021 et 2022, certains matériels, équipements, bâtiments temporaires ont fait l'objet d'un démontage souvent au profit de la base aérienne 123 ou d'autres entités de l'armée de l'air et de l'espace.

1.2.1 La sécurité du site

La clôture périmétrique est intègre. Cependant, certaines portions sont inégales (exemple : certaines portions ne comportent pas de bavolets). Le système de vidéosurveillance n'a pas été évalué mais il semble ne comporter que quelques caméras surveillant l'entrée de la base et l'allée centrale de la zone vie.

La gestion de la sécurité incendie a été confiée au SDIS 28 de Châteaudun dans le cadre d'une convention. Les systèmes de détection incendie n'ont pas été tous évalués mais il semble que la plupart soient désactivés. Des prestations de remise en service seront nécessaires mais également et progressivement le renouvellement de ces équipements en raison de la vétusté voire de l'obsolescence de ceux existants. Les extincteurs, objet d'un marché de prestation externalisé, seront tous enlevés au 1^{er} octobre 2022.

1.2.2 La voirie et les espaces verts

La voirie est globalement dans un état correct mais certains secteurs présentent des usures significatives. C'est le cas notamment sur la route reliant la zone nord à la zone sud, route qui

a été massivement empruntée ces dernières années par les norias de camions des contrats d'évacuation des aéronefs voués au démantèlement.

Les espaces verts ont été correctement traités jusqu'en 2021. En 2022, une seule campagne de tonte a été menée (en année pleine, le site faisait l'objet de trois cycles complets auxquels certaines prestations ponctuelles s'ajoutaient lors de fortes pluies printanières ou estivales). Le Grand Châteaudun redoute que, en l'absence d'une campagne de tonte en septembre 2021, le site ne présente un aspect très négatif au moment de la cession.

1.2.3 Les bâtiments

Les bâtiments présentent un état très inégal. Certains sont en excellent état, notamment parce qu'ils sont de construction récente. C'est le cas par exemple de l'ancienne infirmerie ou du bâtiment de logement des cadres (BCC2). Certains autres sont utilisables en l'état mais nécessiteront à terme des travaux de second œuvre. Certains enfin, présentent un état d'usure important, voire des désordres structurels. C'est le cas du HM2 qui nécessitera une reprise de la charpente et des piliers de renfort extérieurs.

Le dossier de site comporte une étude amiante de chaque bâtiment qui ne met pas en évidence une présence systématique. Cependant, cet étude a été menée en l'espace d'un mois au printemps 2022, et les résultats semblent indiquer que cette dernière a été réalisée très sommairement.

1.2.4 Les réseaux

Le réseau électrique semble avoir été entretenu et mis aux normes dans les bâtiments. Cependant, le réseau électrique de la base aérienne n'est pas adapté à une utilisation publique et une reprise par ENEDIS. Des travaux lourds d'adaptation de ce réseau devront être entrepris progressivement.

Les réseaux d'eau et d'assainissement fonctionnent normalement mais aucun diagnostic n'a pu être réalisé sur l'état de la plomberie, autant sur l'adduction d'eau que sur l'assainissement. Le ministère des armées ne semble pas avoir réalisé de grands travaux dans les 10 ou 15 dernières années sur ce poste.

Les réseaux d'eau chaude sanitaire et de production de chaleur semblent être en état de fonctionnement. Cependant, le recours systématique au fioul est une contrainte forte sur les coûts de fonctionnement du site. Il conviendra de regrouper au mieux les premiers acteurs économiques dans quelques bâtiments.

Enfin, le réseau de données IP¹ présente une problématique spécifique : en raison de la relation contractuelle entre le ministère des armées et son sous-traitant national, les plans de ce réseau n'ont pas été fournis dans le dossier de site. Cette situation ne permet pas au Grand Châteaudun d'anticiper la sélection d'un opérateur de réseau capable de configurer les accès à internet et à la téléphonie dès le 1^{er} octobre 2022. Un déclassé rapide de la confidentialité de ce réseau doit être réalisé. A défaut, une solution permettant au Grand Châteaudun au 1^{er} octobre, basé sur le soutien du ministère des armées pendant une période à convenir après la cession devra être trouvée.

¹ IP : *internet protocol* : réseau support de l'accès à internet et à la téléphonie

1.2.5 Les infrastructures aéroportuaires et les équipements

La tour de contrôle a été déséquipée. Si plusieurs équipements étaient frappés d'obsolescence, d'autres auraient pu être laissés en place. C'est le cas par exemple des équipements météorologiques aéronautiques, permettant de mesurer la visibilité horizontale ou la hauteur des nuages. Ces équipements, pourtant nécessaires à l'aviation générale (aviation de loisir entre autres) ont été déposés au profit de l'équipement de la base aérienne 123 d'Orléans Bricy.

Les chaussées aéronautiques (parkings avions, taxiways et piste) présentent des marques d'usure parfois importantes et une rigidité réduite (voir explications sur le PCN plus loin). De plus certaines parties font l'objet de non-conformités mineures relevées par la DSAC Ouest lors de son audit d'homologation d'avril 2021. Parmi ces non-conformités, les plus significatives sont des marquages au sol non conformes mais surtout, les accotements de la piste qui sont non stabilisés. Cette dernière non-conformité a généré une limitation d'emploi aux avions sans moteur à réaction. Ces non-conformités seront traitées en relation avec les services de la DGAC (utilisation de la plateforme d'échange METEOR et échanges directs avec les services). Le Grand Châteaudun met en œuvre un contrat de maîtrise d'œuvre sur l'ensemble de ces sujets de non-conformité et suit un plan d'actions correctives.

1.2.6 Les données, informations, plans, documents divers dont dossiers d'ouvrages exécutés (DOE)

Le transfert de ce site est un travail quotidien d'anticipation, de préparation et de coopération avec tous les services de l'État, en particulier le ministère des armées. De nombreuses informations, plans, diagnostics ont été échangés, notamment au travers du dossier de site, mais également dans le cadre des relations orchestrées par le comité de pilotage du CRSD et de ses groupes de travail.

Il est vital que ces échanges se poursuivent pour que la communauté de communes du Grand Châteaudun récupère la totalité des données (principalement au format numérique) disponibles aujourd'hui sur le site de Bricy auquel l'ex-EAR279 était rattaché.

Ces données concernent :

- les plans, les documents de parachèvement des ouvrages et de travaux et leurs dossiers de définition, de justification de la définition (les DOE)
- les plans, données, relevés des mesures réalisées dans le cadre des responsabilités d'exploitant du site (rapport de poinçonnement des pistes, campagnes de mesures de hauteur, d'obstacles, etc.
- Les plans des réseaux (dont certains sont encore classifiés voir paragraphe 1.2.5)

La poursuite de la fourniture de ces données est indispensable à la conduite des projets de transformation auxquels le Grand Châteaudun sera confronté dans les années à venir.

1.3 Les études déjà disponibles et le potentiel du site

A l'annonce de la fermeture du site militaire en 2018, en marge de l'**étude d'impact** de l'INSEE mentionnée ci-dessus, une **étude inventaire faune/flore** réalisée par la société **Ecosphère** avait mis en évidence la présence d'espèces animales à fort potentiel de préservation notamment en raison de plusieurs facteurs favorables (nature des sols / pelouses mésophiles

et calcicoles – absence de traitement phytosanitaire et de traitement agricole des surfaces depuis plus d'un siècle).

Depuis l'été 2020, la communauté de communes du Grand Châteaudun a lancé trois études significatives : une première **étude de marché**, réalisée par la société Nice Aéroport management (**NAMA**) décrit l'état du marché potentiel sur les trois domaines des activités dites de bord de piste, l'aviation d'affaire et l'aviation commerciale. La seconde étude a consisté en un plan d'affaire exploratoire (**business plan**) réalisé par la société **Abington Advisory**. Enfin, un **plan de composition générale**, également exploratoire a été commandé auprès de la société **CGX-Aéro** en 2021.

Ces études ont conforté la communauté de communes du Grand Châteaudun dans sa conviction que le potentiel de ce site exceptionnel se situait dans la continuité de l'activité aéronautique, dans un premier temps dans le lancement d'activités à caractère aéro-industriel, comme les activités de MRO², le stationnement des avions de courte, moyenne ou longue durée. C'est en exploitant les actifs aéronautiques existants (hangars, taxiways, piste principale de 2300 m de long et 45 m de large) que le territoire a le plus de chances d'optimiser ce site (notamment en recherchant la réutilisation de l'existant, tout en l'améliorant progressivement) et de recréer les emplois à haute valeur ajoutée qui existaient dans les mêmes domaines sous leur forme militaire. L'enjeu consiste donc à prolonger l'activité du site sous une forme civile et d'ainsi contribuer au rayonnement du territoire.

Dans une échéance de moyen terme, l'aviation d'affaire pourra trouver à Châteaudun un lieu de services et une escale afin de soutenir les entreprises du sud de l'Eure-et-Loir, et de l'ouest du Loiret

Enfin, à plus longue échéance, l'étude de marché montre un potentiel autour de quelques lignes commerciales qu'il faudra définir avec soin, en tenant compte des réalités de concurrence, notamment celles de Tours et d'Orly dont les zones de chalandise (1h30) recoupent celles de Châteaudun.

2 Objectifs stratégiques

2.1 L'emploi

L'emploi est sans doute le principal effet attendu de ce projet. Comme évoqué au paragraphe 1.1, la perte d'emplois qualifiés (la majorité des militaires affectés étaient des ouvriers spécialisés dans la maintenance aéronautique est un élément majeur de la sociologie du Dunois lors de ces 20 dernières années.

L'ambition du territoire est de recréer des emplois industriels qualifiés et durables. L'industrie aéronautique en général est porteuse de cette catégorie de postes. Le potentiel du site, évoqué au paragraphe suivant, devrait permettre la création de nombreux emplois dans un bassin où la compétence aéronautique a été riche.

Les emplois créés ont également vocation à recréer les emplois induits et indirects également perdus.

² MRO : *Maintenance Repair and Overhaul* – maintenance réparations et révisions générales dans l'aéronautique

2.2 Le développement industriel – un pôle de compétitivité aéronautique

Le Grand Châteaudun porte donc la volonté d'installer un pôle de compétitivité aéronautique sur ce site.

L'aérodrome de Châteaudun dispose d'un potentiel aéronautique indéniable. La piste de 2 300 m de longueur (et les réservations administratives qui vont avec) la classe au troisième rang des aéroports de la région Centre-Val de Loire (en omettant les deux aéroports militaires d'Orléans Bricy et Avord qui n'ont pas vocation à accueillir d'activité civile). C'est donc un actif stratégique dont il faut préserver la mission.

Le site dispose de nombreux bâtiments de toute nature :

- des hangars de maintenance, hangars et hangarettes d'entreposage (dont certains équipés de systèmes de contrôle de l'hygrométrie) ; ces bâtiments de bord de piste³ offrent une surface totale d'environ 70 000 m², surface considérable qui n'a pas d'équivalent sur les aéroports de cette taille en France voire en Europe ;
- des bâtiments à vocation d'entrepôts et d'ateliers aéronautiques ;
- des bâtiments constitués de bureaux, de salles adaptées à la formation, ou salles de conférences, pour un total avoisinant les 10 000 m² ;
- des bâtiments de lieu de vie dont une unité de restauration collective de 3000 m² offrant un potentiel de 1 200 repas sur trois services midi et soir, et deux bâtiments d'hôtellerie de 120 chambres chacun ; l'un de ces deux bâtiments est directement exploitable et de très bonne qualité.

La totalité des bâtiments du site représente environ 110 000 m² de plancher. Ces infrastructures constituent le socle de la future exploitation domaniale portée par le Grand Châteaudun.

A proximité de l'Île-de-France, la présence de ces infrastructures techniques (actifs stratégiques) dont de nombreux hangars, ainsi qu'un foncier disponible particulièrement important milite pour la poursuite d'une activité aéro-industrielle. Des clients des aérodromes comme Le Bourget, Toussus-le-Noble, Pontoise, Melun-Villaroche, sont en recherche de complémentarités fortes à la fois sur la disponibilité foncière/hangar et au niveau des tarifs proposés (location annuelle ou AOT). Les besoins locaux, régionaux et nationaux sont nombreux dans la maintenance, la formation, l'intégration des nouvelles technologies aptes à répondre aux enjeux de développement du futur (nouvelles motorisations hybrides, électriques, utilisation des carburants biosourcés...).

Ainsi, ce site pourra accueillir de nombreuses activités, aptes à constituer le socle du pôle de compétitivité aéronautique cité ci-dessus. Mais il aura aussi le potentiel de recevoir d'autres activités, non aéronautiques, en complément. Les recettes domaniales issues de l'exploitation de ces actifs immobiliers constitueront dans les premières années les principales ressources propres du site, avec les revenus de la ferme photovoltaïque ainsi que le produit de la cession du site dit de l'hippodrome.

³ Bord de piste : implique que ces infrastructures sont connectées directement au réseau des chaussées aéronautiques, de sorte qu'un aéronef peut y accéder en roulant sur l'aire de manœuvre.

2.3 Le désenclavement, la connexion, la mobilité et l'intermodalité

Le territoire dunois n'est aujourd'hui desservi que par des routes départementales à deux fois une voie. Le centre de Paris et les gares parisiennes sont à 1h30/1h45 du centre-ville de Châteaudun et les aéroports parisiens sont régulièrement à plus de 2h pour Orly, plus de 3h pour Roissy.

Les axes vers Orléans, Chartres, Le Mans et Tours sont également mal dimensionnés.

Dans le domaine ferroviaire, le train reliant Châteaudun à Paris subit les affres de la circulation ferroviaire de l'entrée en Ile-de-France. La performance atteint péniblement et rarement 1h30 mais plutôt 1h40. Les possibilités d'amélioration sont nombreuses, faciles à mobiliser ; elles permettent de gagner 20-22 minutes par trajet assez rapidement. Le CPER (Contrat de plan Etat-Région) doit être mobilisé en ce sens. Les liaisons ferroviaires avec les autres villes régionales sont également très peu dimensionnées. La liaison ferroviaire Châteaudun-Orléans sur le plan du Fret mérite rapidement d'être promue.

Ces difficultés d'accès pénalisent le développement économique parce que les entreprises redoutent les difficultés de connexion pour leurs employés, de livraison pour leurs marchandises ou leurs matières premières. Accéder difficilement à Paris ou Orléans est un facteur négatif quand il s'agit d'aller chercher des marchés ou des partenariats dans le monde économique situés dans d'autres centres de l'Europe de l'ouest. Ces difficultés sont également vécues, dans une moindre mesure, par les métropoles de Chartres et d'Orléans.

La création d'un aéroport régional permettra au sud du département d'Eure-et-Loir mais également à l'Orléanais et au Chartrain de se connecter plus facilement aux grands centres d'affaires, sans systématiquement envisager une correspondance à Paris. C'est le sens du développement de l'aviation d'affaires. Le nord de la région centre pourra être directement connecté aux grandes zones d'activité de l'Europe de l'Ouest (Lyon, Marseille, Milan, Munich, Barcelone...).

Concomitamment au développement de cette aviation, une ambition routière et ferroviaire doit être portée. C'est le sens de l'appel à l'inscription au CPER⁴ du désenclavement par la route et le ferroviaire qu'ont conjointement signé les présidents d'Orléans métropole et du Grand Châteaudun.

Le développement de la connexion par les airs ne se conçoit donc que dans un mouvement de complémentarité avec la route et le train. L'étude de marché de l'aéroport de Nice Côte d'Azur démontre que la zone de chalandise de l'aéroport du Grand Châteaudun s'élève au chiffre impressionnant de 3,6 millions d'habitants (courbes isochrones de 1h30 en voiture). Cela résulte du positionnement unique et stratégique de Châteaudun.

Enfin, à plus long terme, les études de marchés démontrent le potentiel de création de quelques lignes commerciales dont les destinations pourront être sélectionnées dans le cadre d'une étude d'opportunité de développement spécifique (*route development*). Cette dynamique permettra *in fine* de projeter le territoire et ses habitants dans le Grand Châteaudun (recherche de flux entrants).

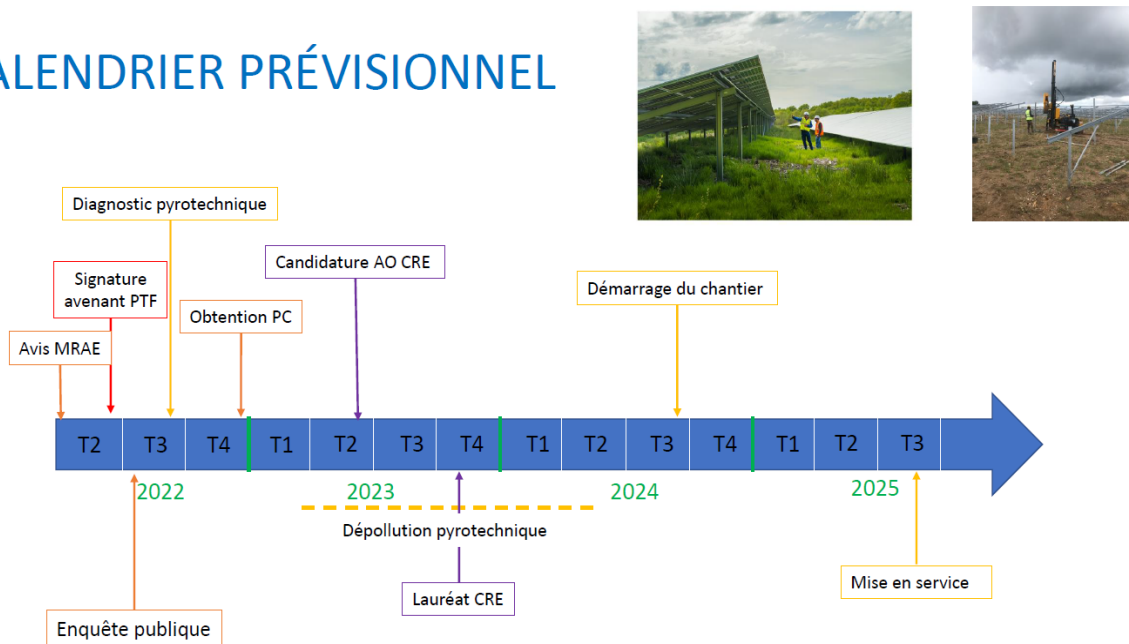
⁴ CPER : contrat de plan Etat-région

2.4 Les autres objectifs – un espace d'enjeux diversifiés

2.4.1 Le volet énergétique – la centrale photovoltaïque

En 2018, la communauté de communes du Grand Châteaudun (CCGC) a lancé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) afin de sélectionner un opérateur apte à proposer un projet de centrale photovoltaïque sur le site de la base aérienne. Le lauréat de cet AMI est la société EDF Renouvelables qui s'est engagée à construire une ferme d'une puissance de 106 Mwc⁵ (sur une surface de 83.5 hectares). Le projet a fait l'objet d'une demande de permis de conduire déposé le 28 décembre 2021. Son instruction ne semble pas rencontrer d'obstacle excepté une difficulté liée à la réverbération de certains panneaux sur le seuil de piste de la piste 05-23 (ancienne piste allemande qui n'est plus en service depuis très longtemps mais qui avait conservé les protections juridiques de la servitude aéronautique. C'est dans ce cadre que le Grand Châteaudun a signé une demande (puis confirmé cette demande) de suppression des protections de l'axe 05-23 du plan de servitudes aéronautiques. Cette demande de suppression, instruite par le ministère des armées (exploitant au moment de l'émergence de cette problématique) permettra à l'ensemble des acteurs d'émettre un avis favorable à ce projet. Le passage en commission de régulation de l'énergie (CRE) prévue en 2023 et les travaux de construction en 2024 laissent augurer une mise en service de cette centrale photovoltaïque en 2025. Un synoptique décrivant le calendrier du projet fourni par EDF Renouvelables est disponible ci-dessous :

CALENDRIER PRÉVISIONNEL



Ce projet est d'importance capitale pour le territoire pour les raisons suivantes :

- La production d'énergie décarbonée s'inscrit dans une vision d'avenir qui ne fait plus débat. En allouant 83.5 Ha de son domaine à cette énergie « douce », le territoire apporte la preuve de l'inscription de son projet de redynamisation dans une démarche éco responsable ;

⁵ Mwc : mégawatt crête, correspond à la puissance maximale théorique délivrable au réseau électrique.

- Cette opération rapportera ~~presque 600 000~~ € par an de rente locative au Grand Châteaudun et d'autres ~~ressources d'origine~~ fiscale qui seront de nature à fournir une assise financière non négligeable pour soutenir ses efforts de développement dont, singulièrement celui de son petit aéroport régional.

Le plan d'implantation de la centrale photovoltaïque est fourni en annexe 2.

2.4.2 Le volet environnemental – la préservation de la biodiversité

En 2018, une étude de la société écosphère a mis en évidence la présence d'espèces animales (cricquet, papillon l'Hermitte, œdicnèmes criards...) à fort enjeu de préservation. Ces espèces ont effectivement trouvé un habitat naturel dans les pelouses calcicoles et mésophiles qui ont été laissées intactes par l'activité aéronautique, le traitement systématique des espaces verts, l'absence de traitement phytosanitaire et d'agriculture intensive au cours du XXème siècle. Cette biodiversité a été répertoriée et reconnue par les autorités environnementales.

La présence de l'activité aéronautique a donc permis la préservation de ces habitats et de ces espèces.

Le Grand Châteaudun considère que cette biodiversité est une chance pour le territoire et que la poursuite de la préservation est un devoir. Aussi, plusieurs actions ont été réalisées ou vont l'être dans ce domaine :

- en partenariat avec les services de l'Etat (DDT, DREAL) mais également le monde associatif, le tracé de la centrale photovoltaïque a été adapté pour respecter les zones à fort enjeu environnemental relevées dans la carte fournie en annexe 3.
- dans les mêmes conditions d'activités aéroportuaires, un projet d'installation d'un gestionnaire de ces espaces de biodiversité va être conduit par le Grand Châteaudun. Ce gestionnaire aura la tâche de mener les actions de gestion des espaces, d'observation et de dénombrement des espèces, et sera un conseiller privilégié du territoire en matière de développement harmonieux de l'activité humaine. Il aura notamment la responsabilité de proposer une politique cohérente et globale en matière d'évitement, de réduction et de compensation pour chaque projet concernant le développement aéroportuaire, voire les autres zones d'activité proches.

Enfin, le Grand Châteaudun ambitionne d'accueillir des activités de développement en phase avec les enjeux environnementaux du futur. Le site sera mis en avant à chaque fois qu'une opportunité dans le domaine des énergies renouvelables (nouvelles motorisations d'avions, utilisation de l'électricité ou des carburants biosourcés, hydrogène...).

2.4.3 La formation

Le premier axe de formation est celui du pilotage. Avec la reprise du trafic aérien, la France et l'Europe doivent former des milliers de nouveaux pilotes. Le site présente de nombreux atouts dans ce domaine. La piste, d'une longueur de 2 300 m et d'une largeur de 45 m est particulièrement adaptée à la formation au pilotage de base. Par ailleurs, le site ne présente que peu de contrainte face à la nuisance. Sans en faire abstraction, les habitants sont situés à plus d'un kilomètre, à l'exception du hameau de Boirville (à 800 m au sud du seuil de piste 28). En comparaison, des terrains comme Toussus-le-Noble ont des habitations mitoyennes pour lesquelles les nuisances sonores sont devenues insupportables. Les premiers contacts avec les

opérateurs de ce genre de terrain (ainsi qu'avec leur directeur d'aérodrome) sont très encourageants.

La synergie entre la maintenance et la formation des mécaniciens aéronautiques est sans aucun doute un axe de développement majeur que le Grand Châteaudun doit développer. Le besoin en maintenance aéronautique dans l'aviation d'affaire mais également dans l'aviation générale et de loisir est très important. Mais c'est le déficit en formation qui, en partie, empêche ce développement. Les métiers de la maintenance aéronautique doivent être valorisés dans une approche régionale. Le site de Châteaudun présente tous les atouts pour développer un centre de formation à la maintenance, à proximité immédiate de l'Île-de-France. En dehors des hangars et ateliers existants aptes à recevoir les plateaux techniques nécessaires à ces formations, le site dispose d'infrastructures quasi clé en main de soutien : les structures d'hébergement et de restauration sont des actifs précieux qui faciliteront la vie des étudiants, alternants dont on sait qu'une des principales difficultés réside dans les conditions matérielles de vie quand il faut vivre en alternance sur deux sites différents, une période sur le lieu de l'employeur, la suivante sur le lieu de formation.

Par ailleurs, le dunois a toujours été une terre d'aviation⁶. La présence de l'armée de l'air à Châteaudun attestée depuis 1935 a développé des synergies et un bassin d'emploi aéronautique basés sur la présence de compétences installées dans le territoire, notamment de nombreux personnels de l'armée de l'air, attachés au territoire. Le territoire dispose encore de personnels, souvent anciens militaires spécialistes de maintenance, disponibles pour constituer un vivier d'opérateurs ou de formateurs dans ce domaine.

Enfin, le CRSD inclut une fiche action relative à la création d'un centre de formation aéronautique. Cette fiche action a récemment été élargie dans son champ d'application à l'ensemble des métiers de l'aéronautique, voire d'autres domaines. La CCI d'Eure-et-Loir a été mandatée par le comité de pilotage du CRSD pour conduire une étude d'opportunité basée sur les besoins des entreprises de la région Centre-Val de Loire et du sud de la région parisienne. Une mise en relation avec l'association Aérocentre qui fédère les entreprises de la région Centre est également prévue. Ces entreprises font régulièrement état d'un déficit important dans certains métiers de la production (fraisage numérique, chaudronnerie aéronautique...). D'autres filières (drones, opérateurs aéroportuaires type AFIS...) seront étudiées et promues.

Le développement de la formation aéronautique sous toutes ses formes est consubstantiel de l'émergence d'un petit aéroport civil. Elle en constitue un de ses soubassements.

2.4.4 L'aviation de loisir : une continuité

L'aviation de loisir est présente depuis 44 ans sur le site. Exemple parfait de synergie entre le monde militaire et le monde civil, l'activité de formation, d'aviation légère et ultralégère s'y est développée au profit du territoire. Le Grand Châteaudun souhaite perpétuer et développer cette activité au travers du soutien à l'aéroclub Jean Fournier, à l'organisation de manifestations aériennes de type championnats, regroupements, meetings, et à diversifier les activités de loisir. La promotion de l'aérien auprès des jeunes générations passe également par la formation au sein de l'éducation nationale au travers du BIA. Le partenariat déjà existant entre l'aéroclub et les lycées environnants a vocation à s'élargir. Un tel élargissement

⁶ Dès les années 1910, de nombreux pionniers (dont Roland Garros, Louis Blériot et René Barrier ont fait escale à Châteaudun et y ont participé à des meetings aériens.

constitue d'ailleurs une renaissance puisque l'AR 279 accueillait avant COVID l'ensemble des acteurs BIA⁷ du département d'Eure-et-Loire pour la journée de synthèse. Par ailleurs, l'aviation de loisir a également d'importants besoins d'activité industrielle comme la maintenance. Le site de Châteaudun est idéal pour y implanter un opérateur.

2.4.5 Le volet touristique et patrimonial – le projet CANOPEE

La base aérienne 279 était spécialisée dans la préservation d'un stock stratégique d'aéronefs hors ligne, mais également, en sa qualité d'entrepôt, avait la charge de l'accueil des aéronefs en fin de vie. En 2004, alors que plusieurs appareils en service depuis la fin de la seconde guerre mondiale étaient retirés de service sur le site, un commandant de la base a souhaité rassembler un exemplaire de chaque aéronef au sein d'un conservatoire (**CANOPEE**⁸). Très rapidement, un hangar a été alloué à cette mission (le hangar HM5) et une association a vu le jour pour la préservation, l'entretien, la valorisation de cette collection. Aujourd'hui, cette collection regroupe une cinquantaine d'aéronefs qui ont tous été en service dans l'armée de l'air depuis les années 1950. Cette collection unique, enrichie de milliers d'équipements et de matériels d'environnement (moteurs, sièges éjectables, radars, munitions inertes, matériels de maintenance...) dispose d'un potentiel touristique très important. Par un courrier du 6 novembre 2020, la ministre des Armées a décidé le maintien de cette collection sur le site et a confié le soin au Grand Châteaudun de la valoriser. Ce partenariat se fait sous la forme d'une mise à disposition de l'ensemble des matériels cités ci-dessus auprès de la collectivité.

La collection CANOPEE constitue un atout majeur que le Grand Châteaudun entend fortement valoriser. L'arrivée récente de deux avions de transport militaires retirés du service (un Transall C160NG et un Transall C160G « Gabriel ») constituent des atouts supplémentaires pour l'attractivité du site et la promotion touristique du Grand Châteaudun.

Le Grand Châteaudun va donc conduire, en partenariat avec les acteurs associatifs et l'armée de l'air et de l'espace, un projet de réalisation d'un site touristique à vocation muséale, en recourant à l'assistance de sociétés d'ingénierie culturelle, spécialisées dans ce type de développement. L'armée de l'air et de l'espace et l'association AC3A⁹ resteront au cœur de ce projet. Une étude préliminaire de faisabilité de ce projet est en cours de lancement.

En parallèle, l'association **mémoire & histoire**, basée sur le site, s'est donné pour mission de faire vivre la mémoire militaire de la ville de Châteaudun. L'association est experte dans la recherche scientifique concernant l'Histoire et l'archéologie militaire, le travail de mémoire, la valorisation du patrimoine et le développement touristique (principalement le tourisme de mémoire). Lors de l'inventaire du patrimoine de l'ex-base aérienne 279, il a été décidé d'une mise à disposition d'une partie de ce patrimoine permettant de compléter le fonds déjà détenu par l'association. Tous ces articles sont déjà regroupés sur le site, dans une exposition préfiguratrice du musée de l'Histoire militaire dunoise porté par cette association.

Les deux associations ont un potentiel de collaboration étroite, compte tenu de leur vocation centrée sur l'histoire militaire.

⁷ BIA : brevet d'initiation aéronautique, module proposé aux élèves de la 3^{ème} à la terminale, d'éveil à l'aéronautique ; il fonctionne sur la base de coopérations locales entre des lycées (voire des collèges) et le monde de l'aéronautique, singulièrement le monde de l'aéronautique de loisirs.

⁸ CANOPEE : conservatoire d'aéronefs non opérationnels préservés et exposés

⁹ AC3A : amis du conservatoire d'aéronefs de l'armée de l'air

3 Objectifs opérationnels de court et moyen termes et travaux associés

3.1 Les objectifs de capacité aéroportuaire

3.1.1 Phase 1 : une mise à niveau pour l'aviation générale

La **sécurité** est un élément majeur de la gestion aéroportuaire. Un arrêté de police ainsi qu'un manuel d'exploitation de l'aérodrome expliciteront de façon précise les dispositions de sécurité ainsi que le zonage du site ; notamment les deux zones dites côté piste et côté ville. Dans l'état initial, ces deux zones sont fusionnées étant donné que la seule clôture disponible est la clôture extérieure de l'ancienne base aérienne. Afin de fluidifier l'accès au site dans sa zone nord, une réalisation de clôture (Cf. annexe 4) viendra modifier la configuration du site, créant de fait, sur le site les deux zones sus citées.

Les capacités aéroportuaires du site sont aujourd'hui limitées. **Les chaussées aéronautiques** sont dans un état jugé moyen en termes d'usure et de potentialité. Si l'aviation générale et singulièrement l'aviation légère peuvent utiliser le terrain sans trop de restriction, il n'en est pas de même dès que l'on monte en gamme. L'audit d'homologation d'avril 2021 menée par la DSAC Ouest¹⁰ permet une exploitation immédiate mais l'assortit d'un certain nombre de limitations, notamment liées à des écarts de niveau 2, à réduire rapidement. Des marquages non conformes, des trouées d'envol et d'atterrissages percées, des signalisations manquantes mais surtout des accotements de piste non stabilisés interdisent dans l'immédiat l'utilisation du terrain par l'aviation à réaction (incluant une grande partie des avions d'affaires). Des travaux de correction de ces non-conformités (de niveau 2) sont en cours d'étude sous la maîtrise d'œuvre de la société Merlin basée à Orléans.

La **tour de contrôle** ne comporte plus aucun système opérationnel apte à rendre un service de contrôle, voire un service d'information. Cependant, cette situation n'empêchera pas une première activité sans services rendus, sous le régime de l'auto-information. Dans une phase à court/moyen terme (2024), une capacité d'information devra y être installée. Le bâtiment actuel est jugé dans un bon état et permettra l'installation de cette première capacité.

Par ailleurs, la **fréquence** actuellement en vigueur pour la gestion de l'auto-information a fait l'objet d'une demande de transfert vers le futur aérodrome civil. Cette procédure fait l'objet d'une attention particulière au sein du comité technique aéroportuaire mensuel.

A l'instar du contrôle aérien, une capacité de **lutte contre l'incendie dit SSLIA**¹¹ n'est pas indispensable pour une activité très limitée. Mais cette capacité devra rapidement voir le jour (2023) pour pouvoir recevoir une activité plus soutenue. A cet effet, les bâtiments qui jouaient cette fonction avant le désarmement du site (en 2020) sont réutilisables dans cette même fonction. Situés dans le même périmètre que l'infirmerie, ils constitueront un ensemble cohérent dédié aux opérations aéroportuaires sur le site. Une modernisation et l'équipement

¹⁰ A la demande du Grand Châteaudun

¹¹ SSLIA : service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs

de ces bâtiments seront néanmoins nécessaires à moyen terme, notamment lorsqu'un service d'information sera mis en place (AFIS¹²).

Lors du désengagement de l'AAE, les moyens liés à la **situation et à la prévision météorologique** ont été déposés. Ces moyens auraient pu servir dès la phase initiale, notamment dans le cadre de l'activité de l'aéroclub. Il est en effet très utile de pouvoir disposer *a minima* d'un METAR¹³. Ces rapports sont générés automatiquement sur la base de mesures réalisées par des capteurs au sol, sous réserve de disposer d'une automatisation de la station, ce qui était le cas de celle de Châteaudun. Ces capteurs devront être réinstallés. Cette capacité devra ensuite être couplée avec un système de transmission automatique de paramètre (STAP) par radiofréquence. A terme, une capacité de prévision pourra venir compléter ce dispositif.

Enfin, le site ne dispose plus de capacité **d'avitaillement des aéronefs**. Seul l'aéroclub Jean Fournier dispose d'une cuve de carburant d'aviation (AVGAS) d'une capacité très limitée (350 litres) et contraignante (des rotations par la route au moyen d'un attelage tracté sont nécessaires assez fréquemment). Très rapidement, une cuve plus importante d'AVGAS devra être installée (des modèles clé en main d'une capacité de 5 000 à 10 000 litres existent, y compris sur le marché de l'occasion). Peu après et en fonction de l'évolution de l'activité, une cuve complémentaire de kérosène devra être également mise en place.

3.1.2 Phase 2 : la montée en puissance capacitaire

Les chaussées aéronautiques ainsi que les parkings avion présentent certaines usures qu'il conviendra de traiter à moyen terme. Par ailleurs, la résistance au poinçonnement des chaussées (PCN¹⁴) est relativement faible mais permettra de réaliser une activité aérienne correcte dans les premières années.

Services au sol (*ground handling and servicing*) : inexistantes aujourd'hui, ces équipements et personnels dédiés seront déployés et mis en œuvre au fur et à mesure de l'augmentation et de la diversification de l'activité aérienne.

Homologué pour le vol à vue (VFR¹⁵) uniquement de jour, le terrain de Châteaudun devra rapidement (2023) disposer d'une **capacité à décoller et atterrir de nuit**. Pour ce faire, il conviendra de remettre en service le système de balisage lumineux, mais également de réinstaller les dispositifs de redondance d'alimentation électrique, ainsi qu'un automate de commande et une liaison à la tour de contrôle. Ces dispositifs devront également être complétés par un système de déclenchement par radio fréquence PCL¹⁶, couplé au système STAP décrit ci-dessus.

¹² AFIS : *airport flight information service* : service d'information aéroportuaire, à ne pas confondre avec les services du contrôle aérien.

¹³ METAR : METeorological Aerodrome Report, rapport d'observation (non de prévision) météorologique pour l'aviation.

¹⁴ PCN : *pavement classification number*, valeur numérique assortie de lettres de classification permettant de caractériser une capacité des chaussées à recevoir des aéronefs, ces derniers étant chacun caractérisés par une valeur de poinçonnement dite ACN (*aircraft classification number*), ACN à comparer au PCN

¹⁵ VFR : *visual flight rules*

¹⁶ PCL : *pilot controlled lighting*

L'étape de l'ouverture à la CAP (circulation aérienne publique) est également essentielle ; elle favorisera l'attractivité du Grand Châteaudun

Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet: 28/07/2022
N° d'avis: 200712022

Procédures aux instruments (IFR¹⁷) : afin d'assurer un accueil quelles que soient les conditions de visibilité, des dispositifs et procédures devront être installés et homologués. Basées sur les technologies offertes par les différents réseaux satellites, ces procédures modernes et légères (car elles s'affranchissent de la nécessité de disposer de moyens au sol) permettront aux aéronefs les plus récents d'accéder au terrain de Châteaudun en condition IMC¹⁸. Les procédures basées sur la technologie GPS (procédures GNSS¹⁹), plus souples et beaucoup moins coûteuses que les solutions classiques (ILS) seront privilégiées.

Il n'existe pas actuellement de **structure d'accueil dédiée des aéronefs de passage**. Ce bâtiment de services aéronautiques, de gestions des équipages et à plus long terme, des premiers passagers de l'aviation d'affaires aura vocation à trouver sa place au sein de l'actuel bâtiment de l'infirmerie. Ce bâtiment récent se trouve dans un excellent état et sa transformation en un FBO²⁰ ne devrait pas être complexe. Cette structure permettra de promouvoir l'aviation d'affaires et donc le début de désenclavement du territoire.

3.2 Le fonctionnement du site

Pour fonctionner, un site d'une telle ampleur a besoin de réseaux, de fluides, d'énergie et de maintenance. Ces différentes fournitures et prestations composent les coûts de fonctionnement global du site. Ce fonctionnement global a été estimé en fonction des données fournies par le ministère des armées (observées en 2019 et/ou en 2020) mais également sur la base de l'évaluation d'une activité spécifiquement civile, en écartant toute modélisation trop spécifiquement militaire (exemple : présence d'une administration de la vie militaire dans les effectifs considérés).

Ce modèle de coûts repose sur les hypothèses suivantes :

- Frais de fonctionnement des infrastructures aéroportuaires quasi nuls (aérodrome en fonctionnement basique)
- Hors rénovation des chaussées, réseaux...
- Maintien en condition hors gel de l'ensemble des bâtiments non utilisés présentant un potentiel de réutilisation à court moyen terme (y compris si ceux-ci doivent faire l'objet de travaux d'adaptation)
- Frais d'entretien des bâtiments occupés par les acteurs économiques ou associatifs exclus (à la charge du bénéficiaire du bail ou de l'AOT²¹)
- Capacité de maintenance en régie très faible
- Hors frais des ressources humaines en régie

Le modèle de coût prévisionnel, présenté en annexe 5 fait apparaître une charge importante qui nécessitera des recettes conséquentes. Le point d'équilibre (hors masse salariale liée au fonctionnement et à la conduite du projet) est évalué à un peu plus de 1,2 M€ annuels. Cette

¹⁷ IFR : *instruments flight rules*

¹⁸ IMC : *instruments meteorological conditions*

¹⁹ GNSS : *global navigation satellite system* : géolocalisation et navigation par un système de satellites

²⁰ FBO : *fixed base operator* : opérateur de services aéroportuaires

²¹ AOT : Autorisation d'occupation temporaire

valeur a été calculée avant fin 2021, la hausse des prix, singulièrement sur les carburants pourrait avoir un impact de 20% sur cette estimation.

Assurer le fonctionnement de ce site est donc l'un des objectifs majeurs de très court terme afin qu'il puisse être pleinement opérationnel pour accueillir les acteurs économiques visés et décrits au paragraphe 5.

3.3 Objectifs de valorisation des actifs – les autres travaux à réaliser

L'accueil d'activités économiques au sein de l'ensemble des bâtiments évoqués au paragraphe 2.2.2 nécessitera un certain nombre de travaux d'amélioration et de valorisation. L'objectif premier du Grand Châteaudun est de réaliser ces travaux avec une progressivité liée à l'identification des acteurs économiques prêts à s'installer sur le site, mais également en fonction des ressources de financement disponibles. La maîtrise d'ouvrage pourra être :

- assistée sur les actifs spécifiques, notamment les hangars de maintenance ;
- déléguée sur les actifs plus standards comme les bâtiments de bureaux.

L'objectif premier est de lancer des travaux sur une sélection de bâtiments au cœur de la zone opérationnelle, à savoir parmi les bâtiments HM2, HM3 et HM4... un premier état des lieux des travaux à réaliser (structure, charpente, couverture, isolation, état du sol, état des ouvrants, désenfumage, réseaux électrique et internet...) est en cours de réalisation.

4 Les acteurs du projet et les premières activités

4.1 Les habitants du territoire

Les Dunois ont un attachement profond à l'aéronautique qui a débuté dans les années 1910. La volonté de voir survivre ce site au départ de l'armée de l'air s'est manifestée depuis de nombreuses années, notamment au cours des huit réunions publiques qui ont été réalisées avant 2020. Les habitants sont favorables à un petit aéroport civil, vecteur de désenclavement et d'attractivité pour le Grand Châteaudun. De multiples communications (médias, réseaux sociaux...) ainsi que d'autres réunions publiques, publications, annonces ont complété cette information depuis 2020.

4.2 La SPL et ses actionnaires ; le rôle des collectivités territoriales

Pour conduire son projet, la communauté de communes du Grand Châteaudun s'est dotée d'une société publique locale (SPL) dénommée SPL air Châteaudun. L'assemblée générale de lancement a eu lieu le 10 janvier 2022. Cet établissement public local (EPL) a pour objet le développement du projet de redynamisation aéroportuaire, l'aménagement du site, la gestion domaniale et dans le court terme, l'exploitation aéroportuaire.

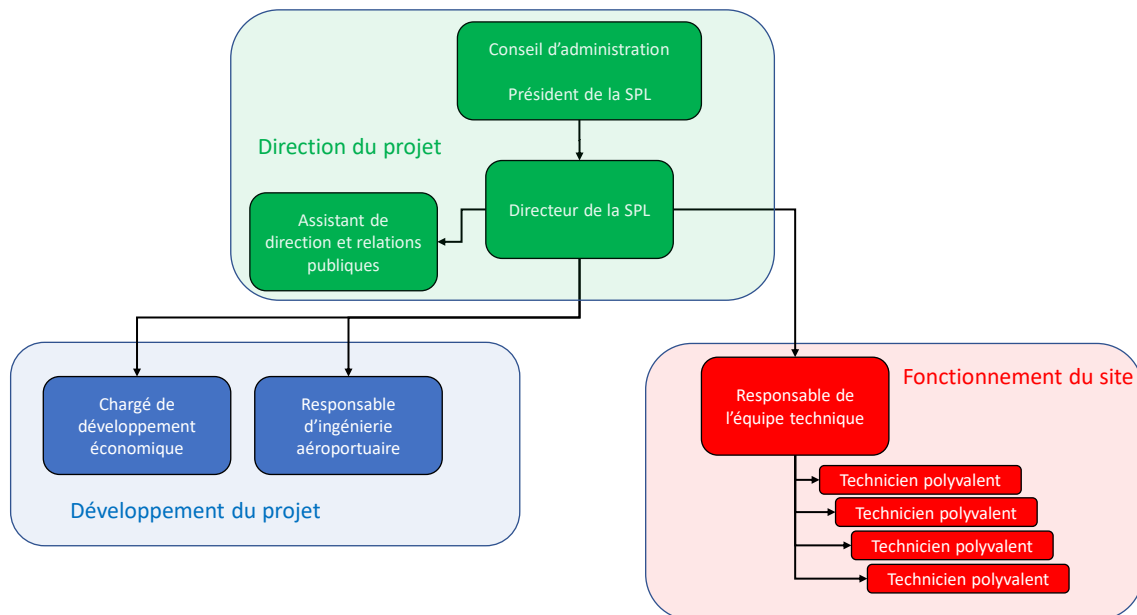
Les actionnaires à la création de la SPL Air Châteaudun sont la CCGC, les villes de Châteaudun, Jallans et Villemaury.

Le 20 décembre 2021, la métropole d'Orléans a pris une délibération entérinant sa volonté de monter au capital de la SPL Air Châteaudun, manifestant ainsi sa volonté de participer à ce projet qu'elle considère comme structurant pour son territoire.

Par ailleurs, la métropole de Chartres a récemment décidé d'inscrire au conseil métropolitain de septembre la délibération d'une participation au capital de la SPL Air Châteaudun.

L'adhésion de ces deux métropoles démontre l'enjeu de cet équipement pour le territoire. Les autres collectivités appelées à participer au capital de cet établissement sont la région Centre Val de Loire, notamment en charge du schéma aéroportuaire régional, ainsi que les départements d'Eure-et-Loir, du Loiret et du Loir-et-Cher dont la compétence sur les routes en fera des acteurs incontournables de ce projet.

Au 1^{er} octobre 2022, la SPL Air Châteaudun comptera un effectif de 9 ETP selon l'organigramme suivant :



4.3 Le comité de pilotage du CRSD et les services de la préfecture

Depuis la décision de désengagement du ministère des armées, le préfet d'Eure-et-Loir, assisté du secrétaire général de la préfecture et du sous-préfet de l'arrondissement de Châteaudun, conduit le comité de pilotage du contrat de redynamisation de site défense auquel sont associés de nombreux acteurs, dont le Grand Châteaudun, les services déconcentrés de l'Etat (DDFIP, DREAL, DDT), les chambres consulaires du département d'Eure-et-Loir, les représentants des conseils régional et départemental, le député de la 4^{ème} circonscription ; le ministère des armées et les représentants de la DGAC sont également présents. Enfin, d'autres acteurs institutionnels du développement économique (la banque des territoires, Business France et l'agence de développement économique de la Région Dev'up) participent également à ce comité de pilotage dont la fréquence de réunion est mensuelle.

Ce comité de pilotage a mis en place deux groupes de travail. Le groupe de travail n°1 (GT1) traite l'ensemble des sujets liés à la cession du site et à la continuité aéronautique. Il est en cela soutenu par un comité technique aéronautique piloté par le Grand Châteaudun, directement en lien avec la DGAC et la DSAC Ouest. Le GT2 est chargé des questions relatives au développement économique et dispose d'un sous-groupe dédié à la formation.

Enfin, la mise en œuvre du CRSD est le fruit de la collaboration entre le Grand Châteaudun et la CCPI²² de la préfecture.

4.4 Les autorités de régulation et les acteurs de l'aérien

Le Grand Châteaudun est tout d'abord en relation directe avec la DGAC. L'agrément et l'homologation, le respect de la réglementation aéroportuaire et la sécurité sont au cœur des priorités de la collectivité qui est consciente de ses responsabilités en qualité de signataire de la convention.

Par ailleurs, le Grand Châteaudun a consulté l'ensemble des spécialistes aéroportuaires et notamment les exploitants que sont Vinci Airports, SEALAR ou Armys.

Par le biais d'études citées au paragraphe 1.3, le Grand Châteaudun s'est entouré de conseillers précieux et reconnus dans le domaine (les aéroports de la côte d'Azur, la société CGX-Aéro...).

Comme évoqué au paragraphe 2.3.5, le site abrite depuis 44 ans une structure de loisir de type aéroclub. Cette coopération relativement rare (un aéroclub sur une base aérienne) réalise un pont supplémentaire entre les Dunois et leur base aérienne au travers de cette offre de loisirs. De nombreux pilotes sont passés par les rangs de l'aéroclub Jean Fournier dont le nom de baptême est celui d'un ancien commandant de la base aérienne 279, décédé en service aérien. Aujourd'hui seule unité aérienne utilisatrice du site, elle joue un rôle précieux de conseiller du Grand Châteaudun en matière d'activité sur la plateforme. Son président est régulièrement invité aux réunions du GT1 et du comité technique (voir paragraphe précédent)

Enfin, le Grand Châteaudun a adhéré à l'union des aéroports Français & francophones associés (UAF&FA) et entretient des relations étroites avec les directions des aéroports de France et en particulier ceux de la région Centre-Val de Loire.

4.5 Les acteurs économiques

Châteaudun bénéficie déjà d'un écosystème industriel aéronautique. Les entreprises comme Safran (55 recrutements en CDI en cours), Hutchinson (volet aéronautique, une centaine d'employés), Lachant Spring 28, Trelec, France bobinage, etc. sont autant d'acteurs locaux – qui emploient plusieurs centaines de salariés dans ce secteur d'activités.

Activités à forte valeur ajoutée, identitaire à ce territoire du Dunois (depuis 110 ans), permettant de se désenclaver, de promouvoir le tourisme, et d'attirer du PIB, des investisseurs, de la richesse économique future, le territoire souhaite se spécialiser dans le domaine aéronautique et aéroportuaire de façon à créer les conditions de son avenir.

La priorité est de poursuivre dans cette dynamique de l'aéro-industrie afin de créer le maximum de valeur industrielle, durable et moins facilement délocalisable, sur le territoire. L'ambition du sud de l'Eure-et-Loir est de devenir un pôle de compétitivité dans le domaine de l'aéronautique.

²² CCPI : cellule de coordination des politiques interministérielles

4.6 L'association Châteaudun Revivisco 2030

L'association Châteaudun Revivisco 2030 est une association loi 1901 qui vise à promouvoir le projet de reconversion de la base aérienne en un petit aéroport régional. Sa réflexion sur ce sujet est née au moment de la décision de fermeture du site par les armées. Depuis cette date, une collaboration étroite, bénévole et inspirée par les enjeux d'un espace élargi à la dimension régionale s'est nouée entre elle et le territoire.

Très liée au monde économique de la région Centre-Val de Loire, cette structure réalise des actions de communication stratégique (film, journées d'information, mobilisation de l'opinion notamment du monde économique). Son siège social est basé sur le site. Véritable ambassadeur du projet, cette association dont le président participe au comité de pilotage, est un partenaire de premier rang pour le territoire.

ANNEXE 1

photo et données géographiques du site

Coordonnées géographiques :

Latitude : 48-03N, Longitude : 001-23E, Altitude : 432 ft ASFC

Éléments complémentaires :

Direction : 98°/278°, Longueur : 2 302 mètres Surface : bitume

Code OACI : LFOC

Plateforme aéronautique de Châteaudun (à 1H15 de la Porte de Saint-Cloud).

Surface : 400 hectares. Avec un héliport, une tour de contrôle, une piste de 2,3 kms de long, 70 000 mètres carrés de hangars aéronautiques...

Orléans/Ormes (zone logistique majeure) se situe à 35 minutes à l'Est.

Orléans est la seule capitale régionale française qui ne dispose pas d'une desserte aérienne complète



ANNEXE 2

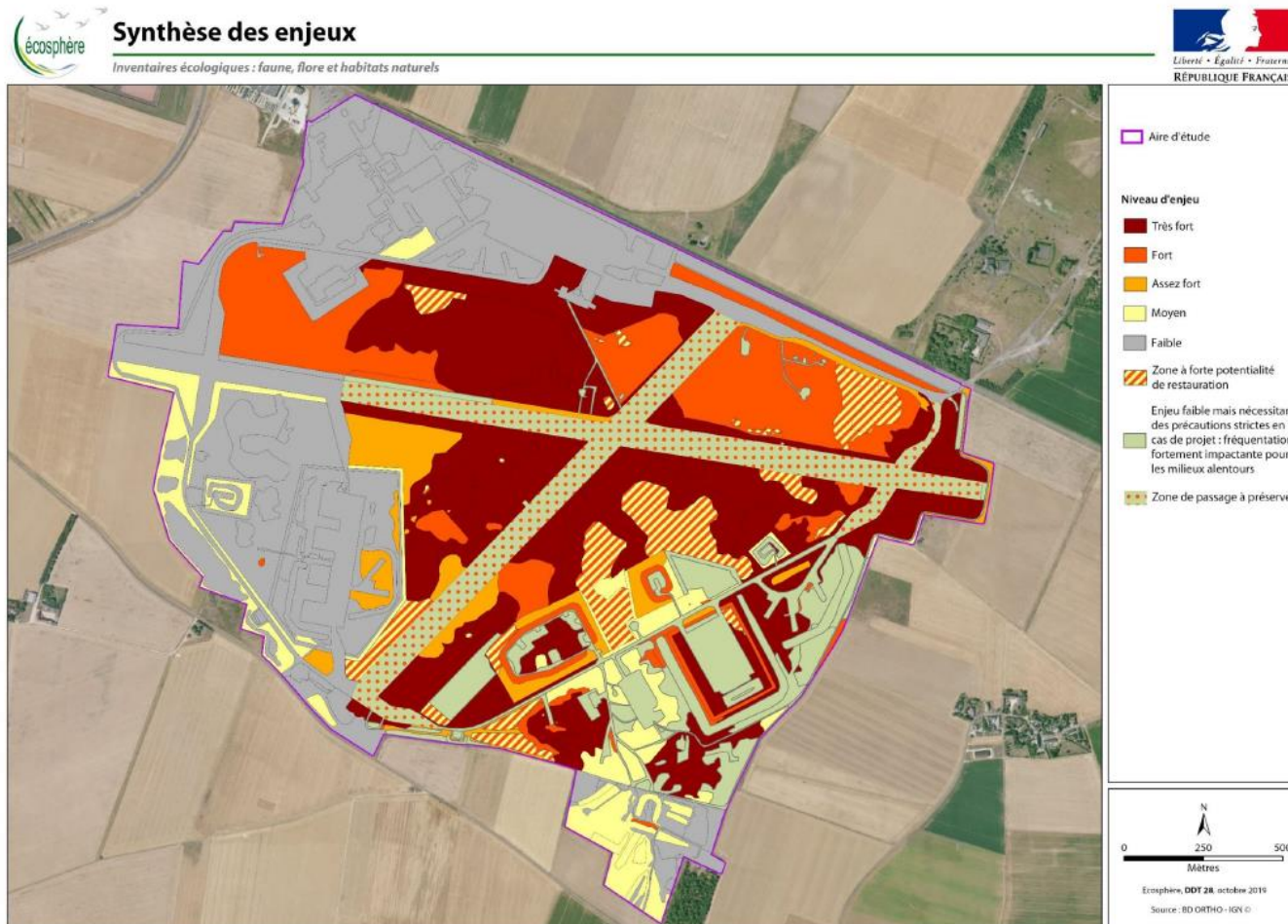
Plan d'implantation de la centrale photovoltaïque

SCHÉMA D'IMPLANTATION DEPOSE LE 27/12/21



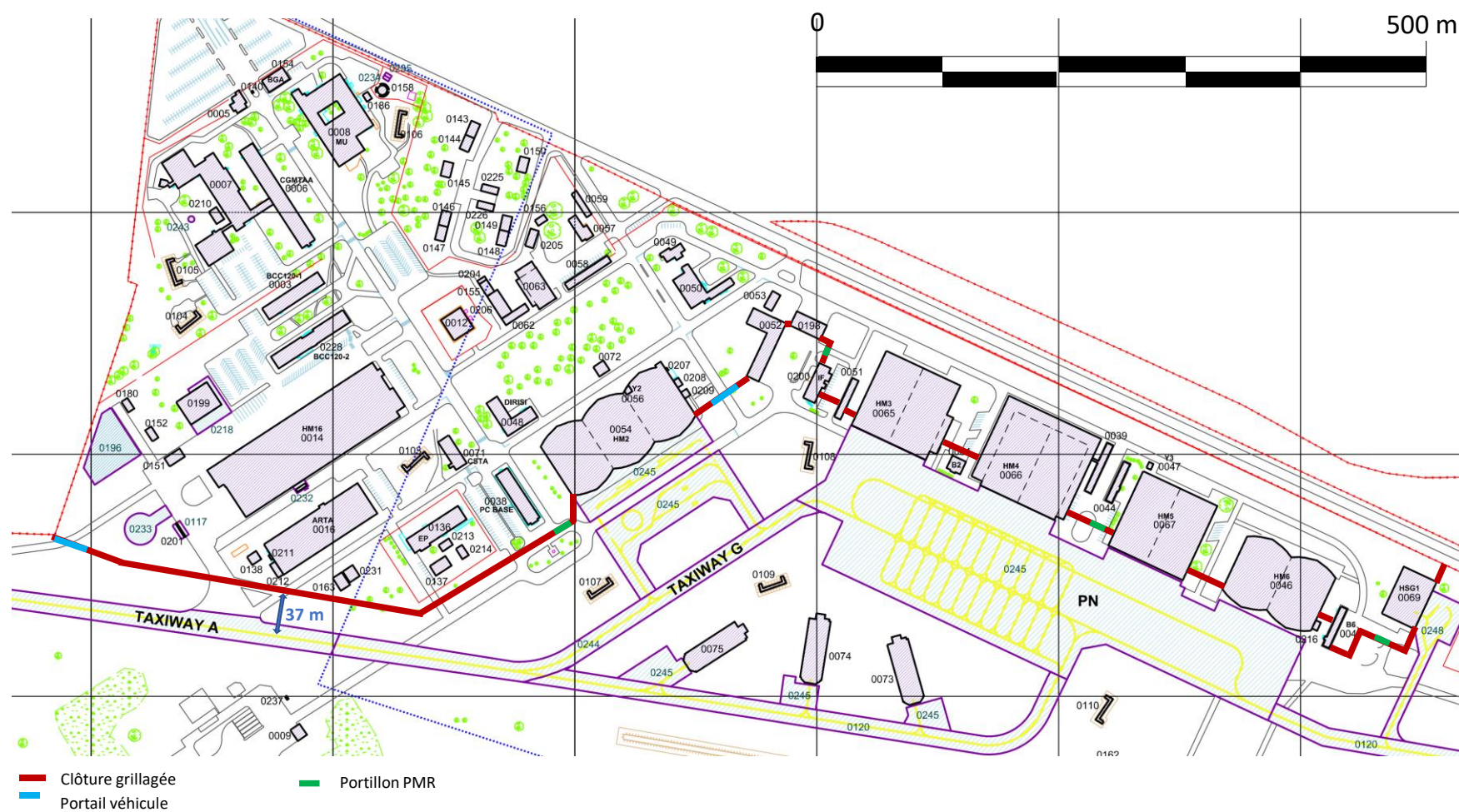
ANNEXE 3

Synthèse des enjeux de la biodiversité sur le site de l'ex-base aérienne



ANNEXE 4

Schéma d'implantation de la clôture modifiée



Modèle de coûts prévisionnels de fonctionnement du site

NATURE DES COÛTS	CATEGORIE	ESTIMATION ANNUELLE
FONCTIONNEMENT		
eau + assainissement		
maintenance annuelle des installations d'eau	MAINTENANCE	59 000,00 €
fourniture eau	FOURNITURE	25 131,15 €
maintenance annuelle des installation d'assainissement	MAINTENANCE	20 000,00 €
CVPO prélèvements potabilité et légionnelle	CVPO	8 196,72 €
CVPO prélèvement et analyses eaux lagunes	CVPO	693,68 €
total eau + assainissement		113 021,55 €
assurance responsabilité civile		
contrat d'assurance	PRESTATION	30 000,00 €
total contrat d'assurance		30 000,00 €
électricité		
fourniture électricité	FOURNITURE	176 168,50 €
maintenance HT/BT, GE, Redresseur Chloride 28V	MAINTENANCE	27 720,00 €
CVPO installations électriques BT et HTA	CVPO	24 542,40 €
total électricité		228 430,90 €
chauffage, ECS et climatisation de confort et ventilation		
maintenance et exploitation annuelle	MAINTENANCE	62 950,00 €
fourniture de fioul	FOURNITURE	143 228,50 €
CVPO disconnecteurs	CVPO	864,00 €
total chauffage, ECS, clim et ventilation		207 042,50 €
sécurité		
secpro maintenance anti intrusion	MAINTENANCE	24 600,00 €
marché de filtrage accueil	PRESTATION	190 428,10 €
entretien minimal de la clôture périphérique	MAINTENANCE	0,00 €
maintenance portes et portails	MAINTENANCE	24 000,00 €
total sécurité		239 028,10 €
sécurité incendie		
maintenance de système de sécurité incendie	MAINTENANCE	25 000,00 €
maintenance des RIA, exutoires de fumée, station service DAC	MAINTENANCE	2 500,00 €
mise à disposition extincteurs et vérifications	FOURNITURE	2 844,00 €
CVPO installations RIA, poteaux et bouches incendie	CVPO	810,00 €
CVPO installations de systèmes de sécurité incendie	CVPO	144,00 €
total sécurité incendie		31 298,00 €
réseaux IP, fourniture internet et téléphonie		
fourniture internet et téléphonie	FOURNITURE	5 000,00 €
entretien réseau	MAINTENANCE	0,00 €
mise à disposition de matériel	FOURNITURE	0,00 €
total réseaux IP, fourniture internet et téléphonie		5 000,00 €
entretien des bâtiments		
maintenance ascenseurs et monte-charges	MAINTENANCE	0,00 €

CVPO ascenseurs et monte-charge	CVPO	1 320,00 €
dératisation/désinsectisation/désinfection	PRESTATION	13 298,00 €
débrillateurs fourniture et vérifications	FOURNITURE	293,00 €
nettoyage des locaux	PRESTATION	26 273,53 €
CVPO installations d'ancrages et lignes de vie	CVPO	2 748,00 €
CVPO installation de protection contre la foudre	CVPO	6 286,80 €
CVPO installation frigorifiques et climatiques	CVPO	216,00 €
CVPO ICPE	CVPO	1 080,00 €
CVPO installations de gaz	CVPO	612,00 €
total entretien bâtiments		52 127,33 €
espaces verts		
marché d'externalisation	PRESTATION	78 106,98 €
total espaces verts		78 106,98 €
gestion des déchets		
dechets hors bio déchets	PRESTATION	20 000,00 €
bio déchets	PRESTATION	20 000,00 €
total gestion des déchets		40 000,00 €
TOTAL FONCTIONNEMENT		1 024 055,36 €
	dont	
	TOTAL MAINTENANCE	245 770,00 €
	TOTAL FOURNITURE	352 665,15 €
	TOTAL PRESTATIONS	378 106,61 €
	TOTAL CVPO	47 513,60 €
TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE		
maintenance des installations		
installations	MAINTENANCE	80 000,00 €
piste	MAINTENANCE	15 000,00 €
aires aéronautiques	MAINTENANCE	15 000,00 €
total maintenance des installations		110 000,00 €
travaux en régie		
électricité	MAINTENANCE	5 000,00 €
peinture	MAINTENANCE	2 000,00 €
quincaillerie	MAINTENANCE	2 000,00 €
plomberie	MAINTENANCE	5 000,00 €
TCE	MAINTENANCE	50 000,00 €
total travaux en régie		64 000,00 €
travaux divers		
travaux sur la HT/BT	MAINTENANCE	50 000,00 €
travaux de réfection des chaussées aéronautiques et du taxiway	RENOVATION	0,00 €
travaux de réfection des installations incendie	RENOVATION	0,00 €
travaux sur couverture	RENOVATION	0,00 €
total travaux divers		50 000,00 €
TOTAL TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE		224 000,00 €
	dont	
TOTAL MAINTENANCE		224 000,00 €
TOTAL RENOVATION		0,00 €
TOTAL FONCTIONNEMENT + INFRASTRUCTURE		1 248 055,36 €