

Séance plénière du 20 mars 2008

DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT DE CHATEAUROUX-CENTRE

- CREATION D'UNE SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE (SEM) POUR VIABILISER LE FONCIER AUTOUR DE L'AEROPORT DE CHATEAUROUX-CENTRE
- AUTORISATION DE CESSIION A TITRE GRATUIT DE PARCELLES DE TERRAINS ET DES BIENS IMMOBILIERS A LA SEM AU TITRE D'APPORT EN NATURE

Le Conseil économique et social régional,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L 4134-1 et suivants ;

Vu le décret n° 2001-731 du 31 juillet 2001, modifiant le code général des collectivités territoriales et relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques et sociaux régionaux ;

Vu l'avis des 2^{ème} et 3^{ème} commissions,

Monsieur Philippe Defossez, rapporteur entendu ;

DELIBERE

Le Président du Conseil Régional nous présente pour avis un rapport relatif à la création d'une SEM ayant pour objet « l'aménagement, l'acquisition, la construction, la rénovation, la réhabilitation, l'entretien et la mise en valeur des terrains et immeubles de l'aéroport de Châteauroux-Centre, ainsi que la gestion, la location ou la vente des terrains et immeubles ».

Le rapport replace bien « l'activité liée au développement économique » dans le cadre plus large de « l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire proprement dite portée par un EPIC », la société d'économie mixte étant destinée à « viabiliser le foncier autour de l'aéroport et permettre la réalisation de plate-formes économiques en liaison avec des investisseurs privés ».

Il est précisé que la commercialisation des terrains sera différenciée selon leur localisation :

- les terrains en contact direct de la piste seront loués « *pour maintenir la présence, sur ces parcelles, d'entreprises du secteur aéronautique* ». Pour ce faire, des SEM filiales seront créées, pour investir dans l'immobilier d'entreprise nécessaire à chaque opération industrielle afin de porter l'immobilier concerné puis de le louer.

- au contraire, les terrains « en arrière » seront cédés.

* *
*

Le CESR de la région Centre a, à plusieurs reprises (et notamment lors de l'avis relatif à une auto saisine interrégionale des CES Centre et Limousin du 21 juin 2004 intitulée « Des complémentarités à développer en matière d'activités aéroportuaires entre Châteauroux-Déols et Limoges-Bellegarde), souligné les fortes potentialités de cette infrastructure aéroportuaire tant dans sa dimension fret que dans sa dimension industrie aéronautique. Il tient donc en premier lieu à réitérer son intérêt pour le sujet et note avec satisfaction l'engagement de l'exécutif régional dans ce dossier, engagement concrétisé par le transfert de cet équipement à la Région en date du 2 août 2007.

Le projet d'une structure dédiée au développement économique autour de l'infrastructure aéroportuaire existante va permettre à la Région de se doter d'outils indispensables à la réussite de la stratégie régionale dans la filière aéronautique. Il ne s'agit que d'une étape technique, certes indispensable, mais dont la raison d'être doit reposer sur une stratégie claire et ambitieuse.

Aussi le CESR souhaite-t-il bénéficier d'une présentation de l'étude citée (« La filière aéronautique en région Centre, état des lieux et enjeux » commanditée par Centreco et la Drire) afin d'alimenter, approfondir ses réflexions et ainsi contribuer à enrichir le débat sur la stratégie régionale en ce domaine.

Néanmoins, le CESR ne peut qu'approuver l'initiative qui lui est présentée et ce pour plusieurs raisons :

- Il faut tout d'abord noter que l'activité de fret est volatile et que les opérateurs peuvent la délocaliser sans trop de difficultés. Le développement d'une chaîne d'activités plus large tout en restant centrée sur l'aéronautique est donc un facteur clé de stabilité autour de l'infrastructure aéroportuaire.
- Il est évident que la véritable valeur de ces terrains réside dans leur possibilité d'embranchement sur les pistes. Ils doivent être durablement préservés pour des activités liées au trafic aérien, permettant ainsi une réelle synergie technique et économique. La collectivité doit donc se donner les meilleurs moyens pour garantir cet atout dans la durée, ce qui passe par la maîtrise de ses emprises foncières.
- Enfin, le développement de l'immobilier d'entreprises constitue une réponse au constat de carence dressé au travers du SRDES alors même que les entreprises, préférant investir dans leur cœur de métier, sont en attente d'accompagnement sur ce plan. C'est d'ailleurs l'orientation déjà prise par les sites de Vatry et d'Orly, face auxquels il est indispensable que notre région renforce son attractivité. C'est un vrai défi qui est posé à l'aéroport de Châteauroux Centre.

Ainsi il semble que la création d'une SEM d'aménagement des terrains permettra à la Région de se doter d'un bon outil permettant à la collectivité de jouer pleinement son rôle. Pour autant, il convient d'attirer son attention sur la suite envisagée pour accompagner les activités futures. En effet, pour que l'aménagement de cette zone remporte le succès qu'on lui souhaite, il est indispensable de consolider et/ou sécuriser l'orientation stratégique globale du projet tel que souligné dans l'étude Centreco/Drire. Ainsi, certaines questions nécessitent dès maintenant un approfondissement :

- Comment sera garantie la cohérence intra-régionale, notamment par rapport à l'aéroport de Tours et plus globalement par rapport aux activités de la filière aéronautique actuellement implantées en région Centre ?
- De même, comment sera garantie la cohérence interrégionale notamment par rapport à l'aéroport de Limoges ou encore vis-à-vis des pôles de compétitivité existants dans le domaine de l'aéronautique ?
- Plus globalement s'orientent-on vers une démarche économique tirant profit des synergies possibles entre filières spécialisées ?... Ainsi, les filières consacrées à « la vie de l'avion jusqu'à la déconstruction aéronautique » pourraient bénéficier de celles de l'automobile ou de l'électronique. Une telle démarche changerait notablement les raisonnements en terme de formations, de liens entre bassins d'emploi régionaux ou encore de classement environnemental des zones d'activités (certifications).
- Au-delà du projet tout à fait positif d'extension d'Europe Aviation, a-t-on une estimation de la réelle dynamique actuelle du secteur aéronautique autour de Châteauroux ?
- Enfin, quelle est la part possible d'un développement exogène que permettrait l'attractivité de Châteauroux ? Ou s'agit-il au contraire d'un développement endogène impliquant alors des relocalisations d'activités aéronautiques aujourd'hui disséminées sur le territoire régional ?

Afin de réussir pleinement cet acte technique d'aménagement potentiellement très fort, le CESR redit à la Région la nécessité d'un débat, suivi des décisions qui s'imposent sur la stratégie globale afin de garantir sa cohérence dans les développements futurs. Le projet doit être pleinement partagé et porté par l'ensemble des acteurs impliqués dans le développement économique du territoire régional. C'est à cette condition que les collectivités territoriales « joueront collectif » et que les organismes socioprofessionnels tels que les chambres consulaires y contribueront de manière concertée et coordonnée.

Le partage avec chacun des acteurs est fondamental car, si chacun peut convenir assez facilement de l'intérêt de ce projet pour renforcer l'attractivité du territoire du Sud régional, il faut rappeler que celle-ci n'est pas qu'une question d'immobilier et de foncier :

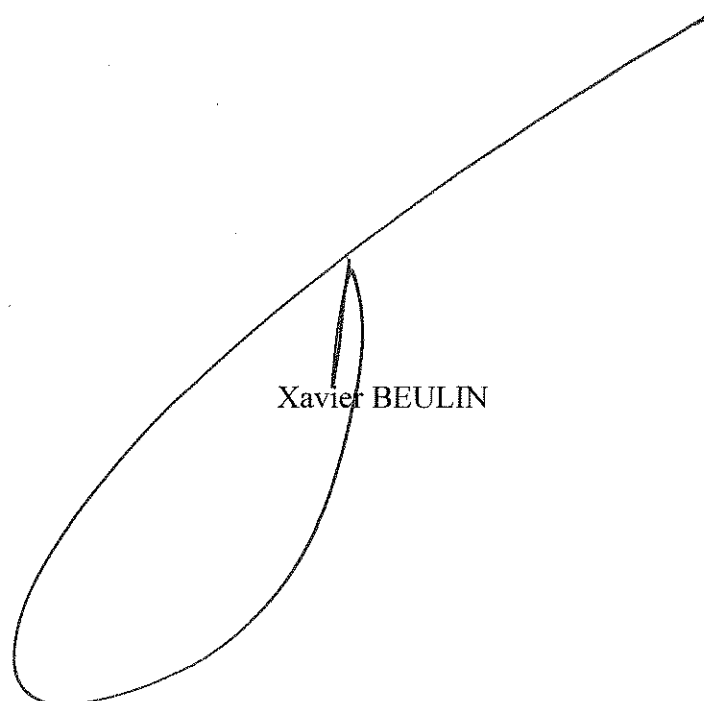
- En effet, ce projet a une dimension très technique qui demande de fortes synergies avec l'ensemble du secteur aéronautique, tant dans ses aspects recherche et développement que de formation. Le projet régional devra donc prendre en compte ces facteurs afin de répondre aux besoins de qualifications spécialisées, au risque sinon d'investir dans des hectares vides de sens et donc d'activités.
- Ce projet peut, voire doit être un élément concret du renforcement de ce bassin de vie en terme de services à la population et aux entreprises, autant d'éléments constitutifs d'attractivité et d'équilibre territoriaux.

Néanmoins, au-delà de ces questionnements sur l'envergure et les bonnes conditions de déploiement global du projet, l'extension d'Europe Aviation démontre combien il est urgent de se doter d'un outil opérationnel d'aménagement permettant de répondre à la demande et le CESR ne peut donc qu'approuver sur le fond l'initiative qui lui est présentée.

Quant à la forme juridique proposée pour ces outils, le choix de sociétés d'économie mixte peut poser question quant au portage des risques financiers pris par la collectivité régionale. L'évaluation de ces risques est notablement différente entre, d'un côté, la SEM mère en charge de l'aménagement et de l'autre, les SEM filiales spécifiques à chaque programme de développement. Le risque porté par la SEM mère est à la fois moindre en montant financier et assez logiquement adapté au rôle de la collectivité. Par contre, le risque qui sera porté par les SEM filiales est d'une autre ampleur financière et concerne de l'immobilier d'entreprise difficilement réutilisable en cas d'échec. Le CESR regrette que le volet d'ingénierie financière ne soit pas plus étayé mais admet, en l'état actuel de ses connaissances, qu'aucun dispositif ne permet une réelle diminution de ces risques. Il conviendra donc que la Région soit attentive au choix des activités candidates, en modulant peut-être sa participation entre majorité au capital et minorité de blocage selon la valeur stratégique du projet liée à l'embranchement sur les pistes ainsi que son niveau d'investissement financier. L'objectif est de choisir le bon compromis entre garantie de l'intérêt public, partage du risque financier et lisibilité des comptes.

* *
*

En conclusion, le projet qui est présenté est largement porteur de sens en terme d'aménagement durable du territoire et confirme les avis et les orientations prises récemment par le CESR. C'est pour le Sud régional un élément concret de son renforcement économique et social en rappelant qu'il doit se faire dans des conditions environnementales acceptables par le territoire local et dans des perspectives économiques partagées par l'ensemble du territoire régional. Cela devra être garanti par l'indispensable débat sur la stratégie régionale pour la filière aéronautique. Ces échanges pourront alors fort logiquement alimenter les réflexions du SRADDT, ce qui donnera à ce projet aéronautique la dimension globale territoriale qu'il mérite. Enfin, si la SEM d'aménagement paraît sur le principe le bon outil à adopter, la question des SEM filiales reste à approfondir pour garantir le succès attendu dans la durée.



Xavier BEULIN