



Aérodrome du Pays de Montbéliard **Un atout phare pour l'attractivité** **du Nord Franche-Comté**

Contribution du Conseil de Développement

Décembre 2016



SOMMAIRE

PRÉAMBULE 4

MÉTHODOLOGIE 5

LES FACTEURS CLÉS DE RÉUSSITE 6

LES RECOMMANDATIONS..... 7

- Améliorer l'accueil et l'accès > impérieuse nécessité 7
- Intégrer la plateforme dans un réseau 7
- Activités touristiques/de loisirs au service de l'attractivité du territoire 8
- Maintenance aéronautique et activités industrielles : axes majeurs de développement 8
- Activités sanitaires 9
- Activités drones 9
- L'aviation d'affaires : un potentiel de développement économique fort 9
- Pistes de développement complémentaires à court terme 9
- Une communication efficiente pour plus de visibilité 10

LES ORIENTATIONS DU CODEV..... 11

ANNEXES 13



PRÉAMBULE

Dans ce temps où chaque Région, Métropole, Communauté d'Agglomération cherche à attirer une population dynamique et aisée, alors que le nouveau Pôle Métropolitain travaille à son existence officielle dans le Grand Est de la France, l'aérodrome fait partie des nombreux atouts que possède ce pôle face aux plus grands ensembles urbains dans un rayon de 300 km.

Parmi les atouts majeurs de cette plateforme se trouvent la proximité avec la Suisse, la beauté des paysages environnants : le Jura, les Vosges et leurs reliefs, l'œuvre de Le Corbusier, dont la chapelle de Ronchamp, tout nouvellement inscrite au patrimoine mondial de l'Humanité, un savoir-faire technique et une concentration de main d'œuvre de très haut niveau dans les domaines de la mécanique, de l'énergie et des nouvelles technologies...

C'est dans cet état d'esprit positif et à l'échelle du Pôle Métropolitain que la réflexion a été engagée pour répondre à la saisine du président de PMA.

Le contexte reste cependant difficile et de grandes questions restent pendantes :

- ✈ Les problématiques de financement qui ont, pour partie, provoqué la saisine seront à discuter en fonction des politiques décidées.
- ✈ Les dernières contraintes liées au fait que la plateforme perd son statut de Point de Passage Frontalier interdiront les transports réguliers de marchandises. En revanche, la note préfectorale officielle de septembre 2016, annonçant la perte de ce statut, précise clairement que les trafics intra-Schengen avec les pays hors CEE - Islande, Norvège, Suisse et Lichtenstein - continueront comme par le passé.
- ✈ La question de la mise en conformité de la plateforme, en particulier l'élargissement des taxiways, devra être traitée si l'hypothèse subsiste d'accueillir des vols commerciaux.

© G. Frey
© DR



MÉTHODOLOGIE

Par courrier en date du 15 avril 2016, Charles DEMOUGE, Président de Pays de Montbéliard Agglomération a saisi le Conseil de Développement, pour donner un avis prospectif sur la problématique du devenir de la plateforme aéronautique.

Pour répondre à cette saisine, le Bureau du Codev a validé le choix de la création d'une commission ad hoc, composée de membres titulaires et ouverte à toute personne issue de la société civile pouvant apporter une plus-value à la réflexion.

Pour la composition de la commission, deux appels à candidatures ont été lancés :

- 1 ▶ Un premier appel (interne) destiné uniquement aux membres titulaires et associés du Codev.
- 2 ▶ Un second appel (par voie de presse) pour susciter l'intérêt de citoyens désireux de participer à la dynamique d'intérêt général.

La préoccupation principale a été à la fois, de toucher le maximum d'acteurs de la société civile du territoire du Pôle Métropolitain, et d'en préserver la créativité en demandant aux acteurs de la plateforme de ne pas participer, dans un premier temps, aux débats.

Dans ce même temps une analyse des activités et performances de plateformes de même dimension a été engagée en interne ainsi qu'une étude en partenariat avec les étudiants de l'IUT BM (MEL AERO) ; l'objectif étant d'en retenir toute idée applicable.

Des contacts très ciblés avec des organisations ou entreprises importantes ont été établis.

Dans une deuxième étape, les acteurs professionnels et associatifs de l'aérodrome ont été auditionnés.

À l'issue de la première réunion de la commission qui s'est tenue le 29 juin 2016 dans les locaux même de l'aérodrome, il a été décidé d'analyser et de rechercher des réponses à la saisine selon trois grands axes :

- 1 ▶ Perspectives de développement économique dans tous les domaines y compris celui du transport des personnes et de la formation,
- 2 ▶ Développement dans le domaine des loisirs,
- 3 ▶ Participation à l'attractivité du nouveau Pôle Métropolitain,

Sans oublier d'identifier clairement les mesures indispensables et préalables au développement de la plateforme.

Entre le 29 juin et le 18 juillet 2016, les débats au sein des groupes de travail, ont été passionnés et d'une grande qualité, avec une participation de tous dans le Pôle Métropolitain.

Ce rapport a été adopté à l'unanimité lors de la plénière du Conseil de développement du 13 décembre 2016.



LES FACTEURS CLÉS DE RÉUSSITE

Si une très grande majorité est convaincue de la grande qualité (technique) de cette plateforme, il manque indéniablement une « âme prospective » capable de faire sortir de l'ombre cet outil que nos voisins Suisses nous envient.

Aussi, le Conseil de Développement préconise en amont de toute action, que les décideurs prennent la mesure de l'importance des enjeux à venir, en définissant clairement un projet global partagé à l'échelle du Pôle Métropolitain.

- ✈ Avoir une Volonté Politique Partagée au niveau du Pôle Métropolitain.
- ✈ Définir un projet global avec simultanéité de démarrage des actions principales.
- ✈ Coordonner l'ensemble des acteurs et des développements de la Plateforme, par une animation dynamique.
- ✈ Impulser la création d'une structure unique regroupant les utilisateurs de la plateforme. Avoir un interlocuteur unique, dépassant les antagonismes entre certains, permettra de mieux avancer sur les projets.
- ✈ Rendre la Plateforme accueillante.
- ✈ Intégrer la plateforme dans la dynamique économique du NFC et des activités de loisirs et de tourisme.
- ✈ Mettre en place une communication spécifique et dynamique pour la mise en valeur des atouts de cette plateforme et de ses usages multiples.



LES RECOMMANDATIONS pour une dynamique nouvelle

Le développement de l'aérodrome et le renforcement de ses impacts sur l'économie locale, passeront inmanquablement par une croissance maîtrisée et coordonnée de l'ensemble de ses activités, sur une plateforme qui devra leur permettre une cohabitation fonctionnelle et harmonieuse.

Il demandera également la mise en place d'une politique de promotion et de communication offensive et commune à l'ensemble des activités s'exerçant sur le site.

La hiérarchisation de ces propositions est en annexe 4.

✈ Améliorer l'accueil et l'accès ... une impérieuse nécessité

- ▶ Développer la convivialité et améliorer l'accueil.
- ▶ Rendre la plate-forme plus visible et plus accessible au public (« faire tomber les grilles ») en organisant un accueil sur une large plage horaire et en donnant accès au public dans les zones permettant la vue de l'activité des aéronefs, paras, modèles réduits, etc.
- ▶ Améliorer la signalisation informative, intérieure et extérieure sur les installations présentes au sein de la plateforme et mise en place d'une borne interactive disponible 24h/24 à usage des aviateurs : numéro de téléphone des restaurants, hébergements, taxis, Office de Tourisme, Services Publics, etc.
- ▶ Installer un bloc sanitaire (WC + douches) ouvert 24h/24 à destination des utilisateurs de la Plateforme.
- ▶ Exorter à l'ouverture d'un bar/restaurant.
- ▶ Faciliter l'accès à la Plateforme par les transports en commun.
- ▶ Permettre la distribution de carburant 24h/24 par des automates.

✈ Intégrer la plateforme dans un réseau

- ▶ Mettre la Plateforme au coeur d'une offre globale de loisirs : golf, véloroute, navigation sur Canal du Rhône au Rhin, Centres hippiques, Aérodrome de Chaux (90), etc.
- ▶ Intégrer la Plateforme dans un réseau avec hôtels et restaurants.
- ▶ Proposer une offre de location de véhicules aux touristes de passage.
- ▶ Prendre un soin tout particulier de la clientèle Suisse.

✈️ Activités touristiques/de loisirs au service de l'attractivité du territoire



© C. Ferrand

- ▶ Développer l'activité « Vol en Montgolfière » et autres activités qui donneront à la plateforme une dimension globale en favorisant toutes les activités en lien avec l'aéronautique.
- ▶ Développer des offres touristiques " découverte par le ciel du NFC ".
- ▶ Développer une offre d'hébergement et un " aérovillage " : concept d'une maison + un garage pour avion, location d'appartements pour tourisme de courte durée, offre hôtelière, chambres d'hôtes...
- ▶ Figurer parmi les étapes du Tour de France en avion et en ULM.

- ▶ Développer les " smart box " aéronautiques.
- ▶ Envisager une offre combinant avion/vélo/navigation fluviale...
- ▶ Développer l'activité simulateur de vols et simulateur de chute libre au sein de la Plateforme ou autour.
- ▶ Organiser des séminaires et accueillir des réunions d'affaires.
- ▶ Proposer des camps de vacances " aéronautique " multi-disciplines à destination des adolescents (15-16 ans) en s'appuyant sur des organismes spécialisés.

Le développement de cette activité tourisme/loisirs devra se faire en parfaite synergie avec l'aérodrome de Chauv (90).

✈️ Maintenance aéronautique et activités industrielles : axes majeurs de développement

Le secteur de la maintenance aéronautique constitue une activité pouvant engendrer un fort effet d'entraînement économique.

Aussi, le Conseil de Développement préconise de développer le secteur de la maintenance aéronautique pour devenir le référent du Grand Est et de la Suisse ! (Attention : le seul mécanicien encore en activité sur la base de Montbéliard va partir très prochainement en retraite...)



© G. Frey

- ▶ Développer les secteurs de :
 - la fabrication/destruction (recyclage)/ventes d'aéronefs, de drones,
 - l'artisanat industriel autour du parachutisme,
 - la production d'équipement de confort intérieur Haut de gamme pour aéronefs (HERMES).
- ▶ Optimiser les locations de hangar.
- ▶ Développer le secteur de réparation de Montgolfière.

✈️ Activités sanitaires

Dans le contexte d'une réduction drastique des Politiques Publiques, le Conseil de Développement a jugé non pertinent de faire la proposition d'accueillir un second hélicoptère pour évacuations et protection sanitaire (Dragon 25).

Nonobstant, il juge pertinent de maintenir et conforter le transport de greffons.

✈️ Activités drones



© DR

Bien que la réglementation en matière de vols des drones est de plus en plus restrictive, force est de constater que ce domaine d'activité est en phase exponentielle de développement.

Aussi, pour ne pas rester à la traîne, le Conseil de Développement préconise de :

- ▶ développer une Ecole de formation et terrain de tests,
- ▶ convaincre ERDF/SNCF d'implanter un centre local de surveillance par drones.

✈️ Aviation d'affaires* et vols commerciaux de loisirs : un potentiel de développement économique "possiblement" fort

Le Conseil de Développement préconise de :

- ▶ mettre (pré-requis) aux normes les pistes (élargissement des taxiways),
- ▶ développer à court terme, des Offres de vols d'affaires pour les grands donneurs d'ordres du NFC,
- ▶ développer à court terme, des Offres de vols charters pour séjours touristiques.

✈️ Pistes et actions importantes de développement complémentaires à court terme

- ▶ Impulser des partenariats avec l'aéroport de Bâle/Mulhouse (CCI de Mulhouse) : quelles activités pourraient être sous-traitées à la plateforme du Pôle Métropolitain ?
- ▶ Recenser les besoins non satisfaits côté Suisse.
- ▶ Définir quels types d'entreprises auraient intérêt à s'implanter sur le site ?
- ▶ Dilligenter une enquête complémentaire auprès des entreprises sur l'intérêt porté à la Plateforme (CCI).
- ▶ Etudier la pertinence des vols privés mutualisés du type « Bla-Bla plane ».

* L'aviation d'affaires « rassemble les sociétés et les particuliers qui utilisent l'avion en tant qu'outil professionnel pour satisfaire à leurs obligations, soit en se dotant d'une flotte privée, soit en affrétant des vols auprès d'opérateurs spécialisés, soit encore en faisant appel aux nouvelles possibilités offertes par la propriété partagée.

✈ Une communication efficiente ... pour plus de visibilité

Depuis le début de la réflexion, force est de constater que cette plateforme n'est absolument pas ou très peu connue du grand public et souffre d'un manque flagrant de visibilité auprès des acteurs économiques...

Aussi, le Conseil de Développement préconise un certain nombre d'actions imminentes et d'autres à moyen terme pour (re)donner une visibilité à l'aérodrome.

- ▶ Développer une nouvelle identité : Métropole Airport ? Oehmichen Airport ? Aérodrome du Nord Bourgogne Franche-Comté, etc...
- ▶ Référencer toutes les activités proposées au sein de l'aérodrome et les intégrer dans les outils de communication des Offices de Tourisme du Pôle Métropolitain, voire de la grande région BFC et des régions voisines.
- ▶ Améliorer l'Information sur la plate-forme à destination des utilisateurs/usagers.
- ▶ Promouvoir les activités aéronautiques : en direction des Collèges et des Lycées (information et sensibilisation au BIA*) ; mais également au niveau supérieur : Ecole d'ingénieur UTBM (Ergonomie Design et Ingénierie Mécanique), IUT, etc....
- ▶ Favoriser la mise en place d'évènements à caractères promotionnels et festifs sur la plateforme à destination d'un public très large.
- ▶ Améliorer et démultiplier la communication grand public à l'échelle du bassin de vie au travers des Portes ouvertes de l'établissement et autres initiatives. « Revulgariser et Repopulariser » l'aviation.
- ▶ Créer une « Université d'aérologie » pour la promotion de l'activité aéronautique.
- ▶ Installer un Musée Oehmichen sur le site de l'aérodrome.
- ▶ Développer le maillage général/réseau tous azimuts autour de la plate-forme : industries, commerces, associations, communes...
- ▶ Faire du lobbying auprès des élus du futur Pôle Métropolitain.
- ▶ Réaliser une communication ciblée à destination du monde industriel.



* BIA : Brevet d'Initiation Aéronautique



LES ORIENTATIONS pour un " redécollage " réussi

De l'avis de toutes les personnes rencontrées, compte tenu de la nature et de la qualité des équipements, la plateforme aéroportuaire basée à Courcelles lès Montbéliard a un grand avenir et devra constituer une pièce importante de l'attractivité du nouveau Pôle Métropolitain.

Une question est apparue essentielle dans les débats : quelle perspective pour les vols commerciaux?

Ce pan d'activité - espérance de toujours des responsables de la plateforme - est en chute libre avec la concurrence combinée de l'aéroport Bâle-Mulhouse et du TGV. Les résultats des interviews et autres rencontres montrent à la fois un horizon très bouché et pourtant certaines ouvertures.

Le Conseil de développement suggère de mettre tout en œuvre, à très court terme, pour connaître toutes les possibilités de faire « décoller » ou « redécoller » cette activité.

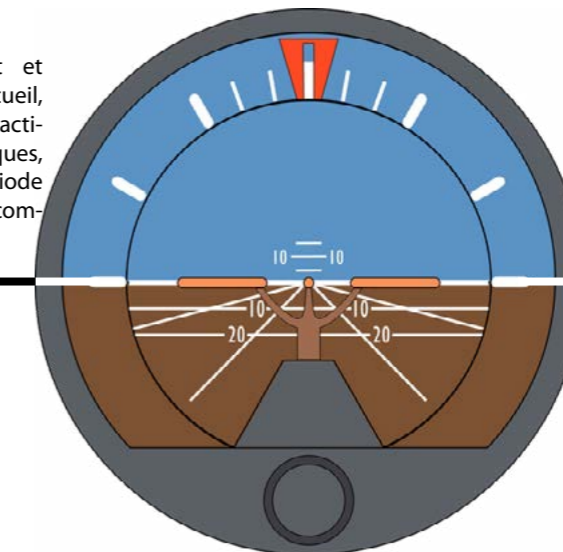
L'urgence est bien-sûr liée à certaines non-conformités importantes de l'installation qu'il faudrait corriger mais aussi aux coûts qui sont directement liés à ces vols.

Parallèlement et dès que possible, toutes les autres pistes de développement proposées par le Conseil de Développement, relevant des activités économiques hors transport commercial de personnes et des activités de loisirs et touristiques doivent être engagées, dès que les conditions et prérequis de succès seront réunis.

Le « plan de vol » a deux étapes

1^{ère} ÉTAPE

Concomitance d'actions à court et moyen termes (amélioration de l'accueil, communication, développement d'activités économiques, offres touristiques, etc.). Engagement fort sur une période donnée pour développer les vols commerciaux et/ou d'affaires.



2^{de} ÉTAPE

Poursuivre la mise en place des actions préconisées. En fonction des résultats de la 1^{ère} étape sur les vols commerciaux : maintenir ou abandonner l'activité "lignes commerciales".



© J. Darboux



© G. Frey

Annexes

Annexe 1	14
Lettre de saisine du Président de Pays de Montbéliard Agglomération	
Annexe 2	16
Les personnes auditionnées	
Annexe 3	17
Les temps de la réflexion	
Annexe 4	18
Classement des propositions (pertinence / niveau d'urgence)	
Annexe 5	24
Etude comparative des aérodromes du Nord Est (réalisée par le Codev)	
Annexe 6	31
Point de passage Frontalier : Kézako ?	
Annexe 7	32
La presse en parle	
Annexe 8	34
Aéropole de Gap Tallard	
Annexe 9	38
Composition de la commission	

Lettre de saisine du Président de Pays de Montbéliard Agglomération



Direction Mobilité, Infrastructures, Voirie

Monsieur Pierre LAMARD
Président du Conseil de Développement

Affaire suivie par : Jean-Pierre BRANQUART
tél. 03 81 31 88 65
fax 03 81 31 88 09
jean-pierre.branquart@agglo-montbeliard.fr

Montbéliard, le 15 AVR. 2016

Objet : Avenir de l'aérodrome du Pays de Montbéliard
N/Réf. Départ : CR/206384

Monsieur le Président,

Le syndicat mixte de l'aérodrome du Pays de Montbéliard a pour objet d'assurer la gestion et l'exploitation de l'aérodrome, de veiller à son bon fonctionnement et de réaliser les investissements nécessaires au maintien et au développement de l'aviation d'affaire.

Il est constitué par 3 entités: le Département du Doubs, la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Doubs.

Il emploie 5 personnes : 2 agents AFIS (Aérodrome Flight Information Service) et 3 pompiers d'aérodrome pour le secteur SSLIA (Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs).

Les ressources du Syndicat sont assurées par ces 3 entités à raison de 1/3 chacune. Le montant de chaque participation est fixé à 110.000 € HT soit 330.000 € HT ou 396.000 € TTC par an, auxquels s'ajoutent les dotations de l'Etat via la Direction Générale de l'Aviation Civile et le produit des ventes de carburant.

Dernièrement, 2 des partenaires constitutifs du Syndicat Mixte, ont fait part de leur projet de se désengager partiellement ou totalement de cette structure :

- Le Département du Doubs rappelle que la loi NOTRe promulguée le 7 août dernier vient supprimer la clause de compétence générale des départements dès 2016 et dès lors, élimine toute possibilité d'intervention du Département du Doubs dans les domaines de l'économie et des transports.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie rappelle les très fortes contraintes budgétaires imposées par l'Etat au réseau des CCI, les prélèvements exceptionnels sur fonds de roulement et estime ne plus être en capacité de contribuer au financement de ce syndicat mixte à hauteur de ce qui se faisait ces dernières années.

Ces informations ont suscité une vive émotion auprès des élus, dans la mesure où ce désengagement vient très fortement perturber l'équilibre financier de cette structure au moment même où de très gros efforts de promotion ont été engagés pour soutenir le développement économique du Nord Franche-Comté et redynamiser la plateforme.

...

Elles ont conduit l'exécutif du syndicat mixte à s'interroger sur un redéploiement des activités et sur la recherche de nouveaux partenaires pour conforter le devenir de cette plateforme dont chacun s'accorde à reconnaître la qualité des infrastructures et le professionnalisme des personnels au sol.

Dans ce contexte et dans une perspective d'aménagement cohérent des territoires et de développement équilibré des pôles métropolitains, on pourrait imaginer un schéma de desserte aéronautique de la nouvelle Région Bourgogne-Franche-Comté sur le schéma suivant :

- Une première desserte aéronautique constituée autour du Grand Dijon (250.000h) de Grand Dole (50.000h) et du Grand Besançon (180.000h) soit environ 500.000 habitants desservis par la plateforme de Dole, qui présente toutes les caractéristiques nécessaires pour une desserte de bon niveau (une piste de 2.500 mètres sans obstacles à proximité, des liaisons autoroutières et ferroviaires rapides avec le Grand Dijon et le Grand Besançon).
- Une deuxième desserte aéronautique constituée autour du pôle métropolitain Belfort-Montbéliard, soit environ 300.000 habitants desservis par la plateforme de Courcelles-les-Montbéliard, qui présente toutes les caractéristiques nécessaires pour une desserte d'un niveau correct (une piste de 1.700 mètres et des liaisons autoroutières rapides avec le Pays de Montbéliard et le Territoire de Belfort).

Dans cette logique, un financement élargi aux partenaires institutionnels du Pôle Métropolitain, Communauté d'Agglomération Belfortaine et CCIT du Territoire de Belfort, permettrait de consolider l'assise financière d'une plateforme commune à l'ensemble de l'Aire Urbaine. La Région Bourgogne Franche-Comté, qui est appelée à assumer désormais certaines des compétences détenues jusqu'ici par les Départements, pourrait également être sollicitée.

Aussi, je sollicite le Conseil de développement de Pays de Montbéliard Agglomération qui est une instance de dialogue et de débat avec la vocation d'enrichir la réflexion sur les grands enjeux de notre territoire, grâce au croisement des compétences et des points de vue citoyens, pour qu'il se saisisse de cette question et accompagne le Syndicat Mixte de l'aérodrome dans sa réflexion.

Compte tenu des échéances imposées par les modifications induites par la mise en œuvre de la loi NOTRe, les travaux du CODEV auraient toute leur pertinence à condition que le retour puisse se faire avant la fin de l'année 2016.

Vous remerciant par avance de votre attention et de votre contribution à cette réflexion, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président,

Charles DEMOUGE

Copie:
François NIGGLI
Michel SAUNIER

Les personnes auditionnées

Le 22 juin 2016, **M. Yves MENAT**, Président de TANDEM

Le 18 juillet 2016, **M. Michel NEUGNOT**, 1^{er} VP au Conseil Régional BFC.

Le 7 septembre 2016, **Associations présentes sur l'aérodrome.**

Le 15 septembre 2016, **M. Edouard MIHALY**, ancien pilote et écrivain.

Le 26 septembre 2016, **M. Georges-Alain GABUS**, propriétaire Suisse d'un hangar.

Le 27 septembre 2016, **M. Michel-André RYSER**, Directeur de l'agence de voyage Croisitour à la Chaux de Fonds.

Le 28 septembre 2016, **Personnel de l'aérodrome.**

Le 6 octobre 2016, Visite de l'**aérodrome de Gap Tallard**,

Le 8 novembre 2016, **M. JUNKER**, société Aéro Jet et Héliclub de Franche-Comté

Le 16 novembre 2016, **M. PECHIN**, Président de l'aéroclub

Les temps de la réflexion

Le 29 juin 2016	▶ 1 ^{ère} réunion plénière	À l'Aérodrome du Pays de Montbéliard.
Le 6 juillet 2016	▶ Groupe de travail « Économie »	À L'ADNFC (JONXION).
Le 12 juillet 2016	▶ Groupe de travail « Attractivité »	Au siège de PMA.
Le 18 juillet 2016	▶ Groupe de travail « Loisirs »	Au siège de PMA.
Le 15 novembre 2016	▶ 2 ^{nde} réunion plénière	À l'Aérodrome du Pays de Montbéliard.

Classement des propositions (pertinence / niveau d'urgence)

FACTEURS CLES DE REUSSITE	Pertinence		Urgence			
	Oui	Non	Prérequis	Court terme	Moyen terme	Long terme
Une volonté politique partagée au niveau du Pôle Métropolitain.	X		X			
Une animation dynamique qui coordonne l'ensemble des acteurs et des développements de la Plateforme.	X		X			
Rendre la Plateforme accueillante.	X		X			
Intégrer la plateforme dans la dynamique économique du NFC et des activités de loisirs et de tourisme.	X		X			
Un projet global avec simultanéité de démarrage des actions principales.	X		X			
Rapprochement des utilisateurs dans une organisation permettant de parler d'une seule voix et de profiter de toute mise en commun de moyens.	X		X			
Mise en place d'une communication spécifique et dynamique pour la mise en valeur des atouts de cette plateforme et de ses usages multiples.	X		X			

AMELIORATION DE L'ACCUEIL / ACCES	Pertinence		Urgence			
	Oui	Non	Prérequis	Court terme	Moyen terme	Long terme
Développer la convivialité et améliorer l'accueil.	X		X			
Rendre la plate-forme plus visible et plus accessible au public (« faire tomber les grilles ») en organisant un accueil sur une large plage horaire et en donnant accès au public dans les zones permettant la vue de l'activité des aéronefs, paras, modèles réduits...	X		X			
Nécessité d'une signalisation informative, intérieure et extérieure sur les installations présentes sur la plateforme et mise en place d'une borne interactive disponible 24h/24 à usage des aviateurs : numéros de téléphone de restaurants, hébergements, taxis, Offices du Tourisme, Services Publics, etc....	X		X			
Mise en place d'un bloc sanitaire (WC + douches) ouvert 24h/24 à destination des utilisateurs de la Plateforme.	X		X			
Ouverture d'un bar/restaurant.	X		X			
Mise en place d'automates pour distribution de carburant 24h/24.	X		X			
Améliorer l'accès à la Plateforme par les transports en commun.	X		X			

INTEGRER DANS UN RESEAU	Pertinence		Urgence			
	Oui	Non	Prérequis	Court terme	Moyen terme	Long terme
La Plate-forme doit faire partie d'une offre globale de loisirs : golf, véloroute, navigation sur Canal du Rhône au Rhin, Centre hippique, Aérodrome de Chauv, etc...	X			X		
Intégrer la Plateforme dans un réseau avec hôtels et restaurants.	X			X		
Proposer une offre de location de véhicules aux touristes de passage.	X			X		
Prendre un soin tout particulier de la clientèle Suisse	X			X		

LOISIRS / TOURISME ET ATTRACTIVITE	Pertinence		Urgence			
	Oui	Non	Prérequis	Court terme	Moyen terme	Long terme
Développer l'activité « Vol en Montgolfière » et autres activités qui donneront à la plateforme une dimension globale en favorisant toutes les activités en lien avec l'aéronautique.	×					×
Développer des offres touristiques « découverte par le ciel du NFC » avec le développement progressive d'un « aérovillage »: location d'appartements, maison avec garage pour avion, hôtel, chambres d'hôtes pour tourisme de courte durée	×			×		
Envisager une offre combinant avion/vélo/navigation fluviale...	×				×	
Développer les smart box aéronautiques.	×			×		
Etre une étape du Tour de France en avion et en ULM.	×					×
Développer l'activité simulateur de vols et simulateur de chute libre au sein de la Plateforme ou autour.	×					×
Organisation de séminaires.	×					×
Proposer des camps de vacances « aéronautiques » multi-disciplines à destination des adolescents (15-16 ans) en s'appuyant sur des organismes spécialisés.	×					×

ACTIVITES A CONFORTER ET A DEVELOPPER ECONOMIE - THEMATIQUE INDUSTRIE	Pertinence		Urgence			
	Oui	Non	Prérequis	Court terme	Moyen terme	Long terme
Développer le secteur de la maintenance aéronautique pour devenir le référent du Grand Est et de la Suisse ; **Fait marquant : le mécanicien travaillant sur le site de Montbéliard va bientôt partir en retraite.	×		×			
Développer le secteur de réparation de Montgolfière.	×					×
Développer les secteurs : fabrication/destruction (recyclage)/ventes d'aéronefs, de drones ; l'artisanat industriel autour du parachutisme, la production d'équipement intérieur de confort Haut de gamme pour aéronefs (HERMES).	×					×
Optimiser les locations de hangar.	×					×

ACTIVITES A CONFORTER ET A DEVELOPPER ECONOMIE - THEMATIQUE ACTIVITES SANITAIRES	Pertinence		Urgence			
	Oui	Non	Prérequis	Court terme	Moyen terme	Long terme
Conforter le transport de greffons.	×			×		

ACTIVITES A CONFORTER ET A DEVELOPPER ECONOMIE - THEMATIQUE DRONES	Pertinence		Urgence			
	Oui	Non	Prérequis	Court terme	Moyen terme	Long terme
Développer une Ecole de formation et terrain de tests.	×				×	
Convaincre ERDF/SNCF d'implanter un centre local de surveillance par drones.	×				×	

ACTIVITES A CONFORTER ET A DEVELOPPER ECONOMIE - THEMATIQUE VOLS COMMERCIAUX	Pertinence		Urgence			
	Oui	Non	Prérequis	Court terme	Moyen terme	Long terme
Offres de vols charters pour séjours touristiques.	×			×		
Offres de vols d'affaires pour les grands donneurs d'ordres du NFC.	×			×		

ETUDES DE MARCHÉ A POURSUIVRE	Pertinence		Urgence			
	Oui	Non	Prérequis	Court terme	Moyen terme	Long terme
	Quels partenariats avec l'aéroport de Bâle/Mulhouse (CCI de Mulhouse) : quelles activités pourraient être sous-traitées à la plateforme de l'AU ?	X			X	
Recenser les besoins non satisfaits par les utilisateurs potentiels Suisses.	X			X		
Quels types d'entreprises auraient intérêt à s'implanter sur le site ?	X			X		
Enquête auprès des entreprises sur l'intérêt porté à la Plateforme (CCI).	X			X		
Vols privés mutualisés du type « Bla-Bla plane »	X			X		

COMMUNICATION ET ACTIONS PROMOTIONNELLES AU FUR ET A MESURE DE LA MISE EN PLACE DES ACTIVITES	Pertinence		Urgence			
	Oui	Non	Prérequis	Court terme	Moyen terme	Long terme
	Développer une nouvelle identité : Métropole Airport ? Oehmichen Airport ? Aérodrome du Nord Bourgogne Franche-Comté, etc...	X		X		
Promouvoir les activités aéronautiques : en direction des Collèges et des Lycées (information et sensibilisation au BIA) ; mais également au niveau supérieur : Ecole d'ingénieur UTBM (Ergonomie Design et Ingénierie Mécanique), IUT, etc...).	X			X		
Favoriser la mise en place d'évènements à caractères promotionnels et festifs sur la plateforme à destination d'un public très large. Maintenir et améliorer la communication grand public à l'échelle du bassin de vie au travers des Portes ouvertes de l'établissement et autres initiatives.	X			X		
L'aérodrome ainsi que toutes les activités de loisirs proposées doivent être référencées au sein des différentes antennes des Offices de Tourisme du Pôle Métropolitain, voire de la grande région BFC et des régions voisines. (Pas de visibilité de la Plate-forme à ce jour hors PMA).	X			X		
Créer une « Université d'aérologie », un Musée Oehmichen.	X				X	
Réaliser une communication ciblée à destination du monde industriel.	X			X		
Développer le maillage général/réseau tous azimuts autour de la plate-forme : industries, commerces, associations, communes...	X			X		

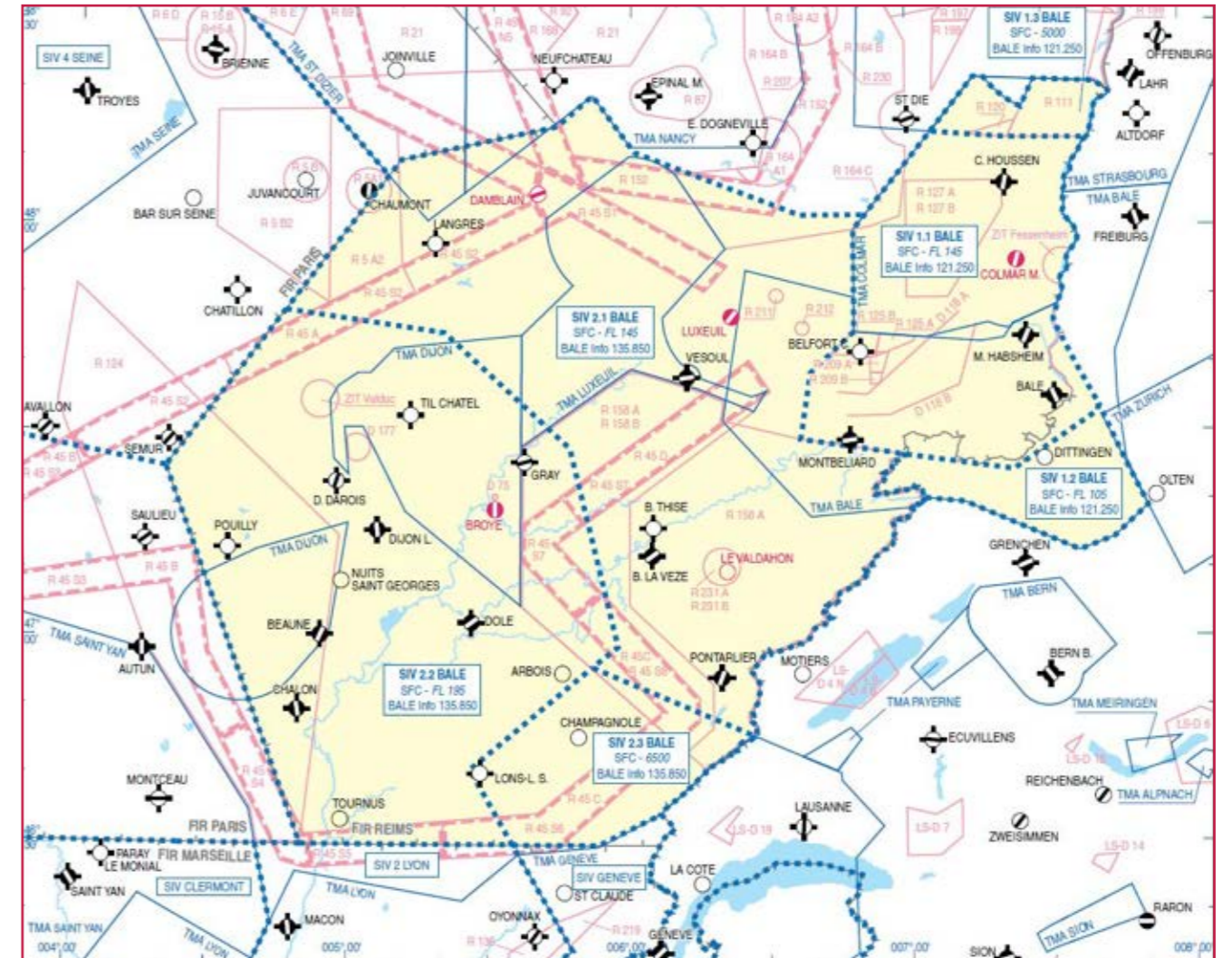
Etude comparative des aérodromes du Nord Est

(Source : Union des aéroports français – Résultats d'activité 2015)

Aérodromes accueillant du transport public commercial – Secteur Nord Est



Secteurs du Service d'Information de vol (SIV) du Nord-Est



CLASSEMENT DES AD, (autres que celui faisant l'objet de la carte). AD CLASSIFICATION, (others than the AD described on the chart).		
Ouvert à la CAP Open to public air traffic		
Piste revêtue Paved runway		
Plus de 1000 m More than 1000 m		NIL
Moins de 1000 m Less than 1000 m		NIL
Piste non revêtue Unpaved runway		
À usage restreint (symbole noir) et réservé aux administrations de l'Etat (symbole rouge après le 16 FEV 06) Approved for restricted use (black symbol) and reserved for French state aircraft (red symbol after 16 FEB 06)		
Piste revêtue Paved runway		
Plus de 1000 m More than 1000 m		NIL
Moins de 1000 m Less than 1000 m		NIL
Piste non revêtue Unpaved runway		
Héliport Heliport		
Hydroaérodrome Seaplane landing area		

Service de l'Information Aéronautique | AMDT 03/06 CHG : Normalisation | © SIA

I. Trafic de passagers commerciaux

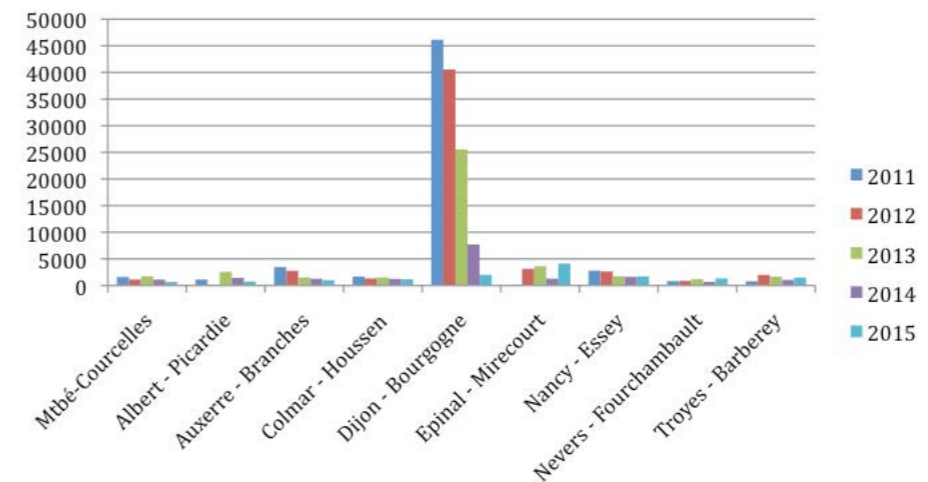
On entend par passagers commerciaux, les passagers voyageant sur des aéronefs exploités à des fins commerciales.

Les passagers locaux sont ceux commençant ou terminant leur voyage à l'aéroport considéré. Ils se répartissent en passagers nationaux embarquant à destination ou débarquant en provenance d'un aéroport français, et passagers internationaux embarquant à destination ou débarquant en provenance d'un aéroport étranger.

Les passagers en transit sont les passagers effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et continuant leur voyage avec le même aéronef et sous le même numéro de vol (chaque passager est compté une fois). Le trafic transit n'est pas à confondre avec le trafic de correspondance.

	2011	2012	2013	2014	2015
Mtbd-Courcelles	1609	1126	1756	1121	669
Albert - Picardie	1126	192	2587	1452	758
Auxerre - Branches	3497	2776	1520	1278	1014
Colmar - Houssen	1677	1335	1523	1262	1171
Dijon - Bourgogne	46145	40552	25551	7714	2025
Epinal - Mirecourt	171	3123	3636	1303	4120
Nancy - Essey	2806	2640	1744	1636	1726
Nevers - Fourchambault	833	867	1229	678	1348
Troyes - Barberey	800	2012	1666	1063	1500
*Dole - Jura	3275	34459	80028	115731	137181
*Metz - Nancy - Lorraine	279030	277780	242995	245781	255390

*A noter que les données des aérodromes de « Dole- Jura » et de « Metz-Nancy-Lorraine » ne figurent pas dans le tableau en raison de leurs caractères « hors normes ».



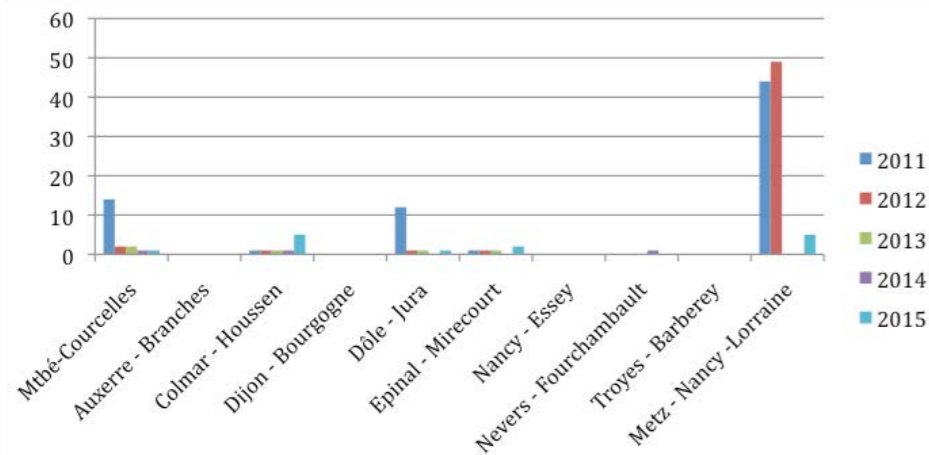
II. Trafic de fret avionné et de poste

Le fret aérien désigne les marchandises transportées contre rémunération d'un aéroport à un autre par une compagnie aérienne, à l'exception de la poste. La Lettre de Transport Aérien (LTA), titre de transport de la marchandise, autorise cette opération.

Parmi le fret aérien, le fret avionné est constitué des marchandises transportées par voie aérienne (distinct du fret camionné qui est transporté par voie terrestre).

	2011	2012	2013	2014	2015
Mtbd-Courcelles	14	2	2	1	1
Auxerre - Branches	/	/	/	/	/
Colmar - Houssen	1	1	1	1	5
Dijon - Bourgogne	0	0	0	0	0
Dôle - Jura	12	1	1	0	1
Epinal - Mirecourt	1	1	1	0	2
Nancy - Essey	/	/	/	/	/
Nevers - Fourchambault	0	0	0	1	0
Troyes - Barberey	/	/	/	/	/
Metz - Nancy -Lorraine	44	49	0	0	5
*Albert - Picardie	5053	5005	4817	3836	2969

*A noter que les données de l'aérodrome de « Albert – Picardie » ne figurent pas dans le tableau en raison de leurs caractères « hors normes ».



III. Mouvements d'aéronefs

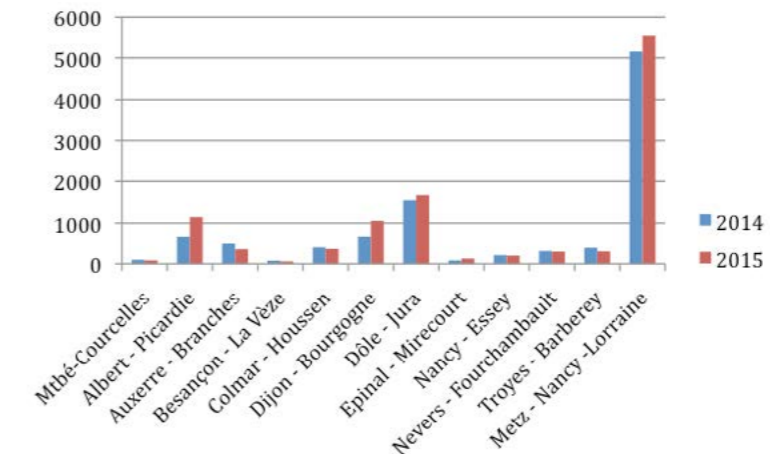
On entend par mouvement d'aéronef commercial, tout mouvement d'appareil effectuant du transport public aérien et exploité par des entreprises autorisées à cet effet (compagnies aériennes, entreprises d'avions taxis...).

Les mouvements d'aéronefs non commerciaux englobent l'ensemble des autres mouvements. Ce sont principalement les mouvements d'avions appartenant à des aéro-clubs ou à des particuliers ou sociétés, non autorisés à effectuer du transport public. Il s'y ajoute, conformément à la nomenclature du bulletin de statistiques de la Direction Générale de l'Aviation Civile, des avions effectuant du travail aérien, des avions de compagnie aériennes faisant des vols d'entraînement, ainsi que des avions appartenant à une administration de l'Etat, notamment le ministère de la Défense.

Dans les mouvements non commerciaux, une distinction a été faite, dans la mesure du possible, entre les mouvements « locaux » et les mouvements « voyages ». Ces derniers sont effectués par les avions qui se rendent d'un aéroport à l'autre, les premiers sont le fait d'avions qui, dans un vol, décollent et atterrissent sur le même terrain.

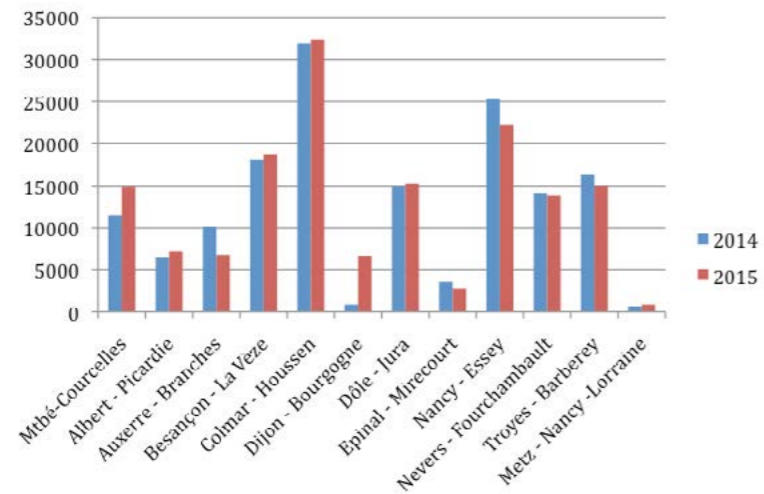
COMMERCIAUX

	2014	2015
Mtbd-Courcelles	98	83
Albert - Picardie	665	1145
Auxerre - Branches	486	351
Besançon - La Vèze	76	58
Colmar - Houssen	398	357
Dijon - Bourgogne	679	1054
Dôle - Jura	1547	1671
Epinal - Mirecourt	82	128
Nancy - Essey	211	198
Nevers - Fourchambault	310	293
Troyes - Barberey	385	302



NON COMMERCIAUX

	2014	2015
Mtbd-Courcelles	11532	14937
Albert - Picardie	6507	7159
Auxerre - Branches	10133	6755
Besançon - La Vèze	18042	18767
Colmar - Houssen	31913	32320
Dijon - Bourgogne	897	6643
Dôle - Jura	14947	15282
Epinal - Mirecourt	3553	2803
Nancy - Essey	25271	22295
Nevers - Fourchambault	14093	13849
Troyes - Barberey	16282	15016
Metz - Nancy -Lorraine	685	897



Point de passage frontalier : Kézako ?

L'aérodrome de Courcelles-Montbéliard figurait sur la liste des points de passages frontaliers notifiée par la France aux instances européennes. Cette qualification autorisait l'aérodrome à recevoir du trafic aérien en provenance de pays situés hors de l'espace Schengen.

Dans un contexte de réduction des politiques publiques et de rationalisation de la cartographie des PPF, le ministère de l'Intérieur en accord avec le ministère des Finances et des comptes publics, a décidé de déqualifier 13 aérodromes de leur statut de PPF, dont celui de Courcelles-Montbéliard, de Pontarlier et de Thise.

La liste actualisée des PPF est parue dans le Journal Officiel de l'Union Européenne (JOUE) du 29 octobre 2016.

Quelle incidence sur les activités de l'aérodrome ?

Après contact avec les services Régionaux des Douanes et de la DGAC ainsi qu'à la lecture d'un courrier émanant du Préfet du Doubs, nonobstant la déqualification, « l'aérodrome de Courcelles-Montbéliard pourra continuer à recevoir un trafic intra-Schengen, y compris de pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne (Islande, Norvège, Suisse, Liechtenstein). Les PPF de Bâle-Mulhouse et de Dole-Tavaux situés à proximité pouvant continuer à accueillir des vols extra-Schengen ».

De plus, une ouverture ponctuelle de l'aérodrome en tant que PPF « pourra être étudiée en cas d'occasions le nécessitant (grand évènement sportif, salon revêtant un fort enjeu économique, etc.) avec des contrôles en mobilité menés par les services de la police aux frontières ou des douanes ».

La presse en parle

Quel avenir pour l'aérodrome ?

Désengagement financier à l'horizon pour le Syndicat mixte qui gère la plateforme de Courcelles. Hier après-midi, une réunion s'est tenue, in situ, pour envisager des solutions afin de faire vivre l'activité de l'aérodrome.

C'est un secret de polichinelle. Le département et la CCI souhaitent se retirer du Syndicat mixte qui gère la plateforme de Courcelles-lès-Montbéliard. Par voie de conséquence, il ne resterait que PMA pour assumer les charges. Le communiqué de presse, daté de mardi et signé du Codev (comité de développement de Pays de Montbéliard Agglomération), ne dit rien d'autre. « Dans un contexte de réorganisation territoriale et de désengagement financier de certains partenaires, le conseil de développement est saisi par le président de PMA pour un regard prospectif de la société civile sur l'avenir de l'aérodrome ».

On le sait, en 2015, un peu plus de 15.000 mouvements ont été enregistrés sur le site. Sachant qu'un décollage et un atterrissage constituent deux mouvements, cela concerne donc un peu plus de 7.500 appareils qui ont transité par la piste. C'est mieux qu'en 2014 (quelque 13.000 mouvements) mais ce n'est clairement pas suffisant au regard des infrastructures et des capacités du terrain.

La concurrence du TGV
L'aviation d'affaires, ici comme ailleurs, traverse des zones de turbulence et l'époque florissante semble derrière. Localement, la concurrence du TGV se fait clairement ressentir et les activités annexes sont loin



Un appel est lancé aux « personnes désireuses de contribuer à la réflexion et apporter une plus-value », à l'aérodrome, indique le comité de développement de PMA. Photo d'archives Lionel VADAM

de décoller. Sans doute convient-il de trouver des idées et surtout des acteurs pour dynamiser l'outil à disposition.

Marc Junker :
« Courcelles a l'avantage d'être un aérodrome douanier. Ce qui permet d'éviter des pertes de temps »

D'autant qu'il ne manque pas d'atouts. « Il a notamment l'avantage d'être aérodrome douanier, ce qui n'est pas le cas de toutes les plateformes. Concrètement, cela permet de partir d'ici avec des clients pour aller en Suisse, par exemple, sans devoir s'arrêter à Bâle-Mulhouse pour accomplir les formalités administratives avant de redécoller. C'est un avantage. Ça évite de sacrifier des pertes de temps »,

souligne Marc Junker, de la société Aéro Jet.

Hier après-midi, une première réunion privée s'est tenue avec les membres du Codev et les instances concernées, à l'aérodrome. Dans le communiqué signé de son président, Pierre Lamard, il était précisé que cette « commission spécifique est ouverte à toutes les personnes issues de la société civile (sans mandat politique), désireuse de contribuer à la réflexion et apporter une plus-value ». Les volontaires devaient faire acte de candidature avant... lundi prochain. Autant dire que tous les acteurs potentiels n'étaient pas nécessairement au premier rendez-vous.

Historiquement, le pays de Montbéliard, c'est la terre d'Étienne (Elmhichem, le

petit de l'hélicoptère. On se souvient d'ailleurs qu'en 2007, l'aérodrome de Courcelles-lès-Montbéliard avait vécu l'une de ses pages les plus médiatiques de son histoire à l'occasion des festivités du centenaire de l'hélicoptère. Une foule sans précédent avait convergé vers le terrain de même que des sommets nationaux.

Michel Saunier,
directeur de l'aérodrome :
« On travaille au développement de la structure »

Depuis, quelques manifestations (principalement les portes ouvertes) ont permis de faire venir de beaux avions et, accessoirement, du public. Mais sans doute faut-il plus que des événements

sporadiques pour pérenniser le site.

D'ambitieux projets, avec de très belles machines, se dessinent. Ils pourraient insuffler une partie de l'élan nécessaire. Les décideurs sont au courant...

Si François Nigghi, le président du syndicat mixte de l'aérodrome comme Charles Demouge, le président de PMA, étaient malheureusement injoignables hier, Michel Saunier, le directeur de l'aérodrome, consentait à dire : « On travaille au développement de la structure ».

Les prochains mois diront ce qu'il en ressort concrètement. S'il y a effectivement décollage. Dans le cas inverse, l'avenir s'assombrirait singulièrement.

Sam BONDJEAN

L'embarquement n'est pas terminé

L'avenir de l'aérodrome de Courcelles-lès-Montbéliard est au centre des préoccupations de Pays de Montbéliard Agglomération. D'où la constitution d'un Codev (comité de développement) mis sur pied pour réfléchir aux orientations à donner afin de dynamiser et développer la plateforme.

Hier, nous évoquions une première réunion qui s'est tenue jeudi après-midi à l'aérodrome alors que l'appel aux bonnes volontés pour cogiter sur ce projet courrait toujours ; les candidats ont jusqu'au 23 mai pour se faire connaître.

Jilali El Rhaz, chargé de mission à la direction générale de PMA et en charge du dossier, tient à

préciser que cette première réunion avait simplement vocation « à faire le point avec le futur animateur du Codev, avec le directeur du syndicat mixte et avec un technicien ». Rien de plus. En clair, l'embarquement pour la grande réflexion n'est pas bouclé et la commission pas encore constituée.

Pour l'heure, une bonne quinzaine de personnes issues de la société civile (les élus ne sont pas conviés) a déjà pris son billet pour le brainstorming. Des propositions émergeront et, avant la fin de l'année, le Codev rendra sa vision prospective.

Sachant qu'au final, ce sont les élus qui trancheront.

Sam BONDJEAN

© L'Est Républicain - 21 mai 2016

Infrastructures

Ça cogite toujours autour du devenir de l'aérodrome

Un comité de développement a été mis sur pied (Codev) afin de réfléchir aux meilleures stratégies à mettre en œuvre pour doper les activités de l'aérodrome de Courcelles-lès-Montbéliard et le faire décoller (nos éditions des 20 et 21 mai). Ils sont un peu plus d'une trentaine à cogiter sur le sujet. Avec trois volets de réflexion :

un axé sur l'aspect économique, un autre sur l'attractivité et un troisième (en relation avec le deuxième) sur les loisirs. La réunion sur ce dernier thème s'est tenue lundi en fin d'après-midi. Jilali El Rhaz, le chargé de mission à la direction générale de PMA et en charge du dossier, nous précise que du tout il sera tiré une synthèse pour « écrémer » les idées. En septembre prochain, on devrait en savoir un peu plus sur le plan de vol affiné et envisagé...

S.B.

Aéropole de Gap Tallard

ENTREPRISES ET MARCHÉS
PME-PMI

AÉROPOLE DE GAP-TALLARD

UNE IMPORTANCE
QUI S'AFFIRME

Un ULM G1 produit par G1 Aviation sur l'aérodrome de Gap-Tallard.
La capacité de production du G1 est d'un appareil par mois.

L'AÉROPOLE DE GAP-TALLARD POURSUIT SA STRUCTURATION AVEC LA PROCHAINE OUVERTURE DU CENTRE D'EXCELLENCE DE FORMATION EN ALTERNANCE POLYAÉRO HAUTES-ALPES ET L'ARRIVÉE DE NOUVELLES ENTREPRISES. REGROUPEMENT DÉJÀ 350 EMPLOIS, CET ENSEMBLE POURRAIT À TERME DOUBLER DE TAILLE.

La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (Paca) abrite assurément quelques pépites aéronautiques. Toutes ne se nichent pas forcément autour du seul bassin méditerranéen. Preuve en est apportée avec l'Aéropole de Gap-Tallard, dont l'importance s'affirme au fil des années.

Sans effet d'annonce spectaculaire, ce parc d'activités économiques à vocation aéronau-

tique est devenu aujourd'hui le premier pôle industriel du département des Hautes-Alpes avec 350 emplois environ. Sur 60 hectares de surface, il accueille tout à la fois un aérodrome d'aviation générale – présenté comme le premier centre européen de l'activité aérienne de loisirs – avec environ 20.000 mouvements par an, un aérocampus avec Polyaéro et un aérodrome à vocation industrielle.

UN ACCOMPAGNEMENT DYNAMIQUE.

Avec la récente arrivée de G1 Aviation, ce sont désormais une vingtaine de sociétés qui sont présentes sur le site. Elles génèrent un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 32 M€. « Une nouvelle société spécialisée dans la maintenance pourrait décider de s'implanter sur la plateforme cette année. Cela se traduirait par l'ajout d'une dizaine d'emplois supplémentaires », indique Patrick Ricou, vice-président du conseil départemental des Hautes-Alpes. Avant d'ajouter que « nous sommes en discussion avec le pôle SAFE pour être partie prenante de sa stratégie à l'avenir. Nous pourrions, ainsi, devenir un site expérimental intéressant pour les drones ».

Si la filière aéronautique se développe à Gap-Tallard, elle le doit en grande partie à la politique d'accompagnement menée par les acteurs locaux, dont le Sivu de l'Aéropole de Gap-Tallard. Jean-Michel Arnaud, son dirigeant, explique que « les aides à l'implantation sont matérialisées via des autorisations d'occupation temporaire d'une dizaine d'années en moyenne en ce qui concerne l'aérodrome uniquement. Nous nous mobilisons également pour l'obtention de financements contractualisés Etat-région-Europe. Nous réalisons par ailleurs un gros travail autour de l'emploi du conjoint et de l'habitat. En outre, et cette liste n'est pas exhaustive, nous bénéficierons

de l'arrivée du très haut débit par fibre d'ici la fin de l'année. Tant et si bien que nous pouvons raisonnablement anticiper un doublement de la taille de l'Aéropole dans les vingt ans qui viennent. Nous avons, à cette fin, anticipé les besoins à venir en procédant à des acquisitions foncières au nord de la piste ».

Les années à venir devraient certainement être mises à profit pour compléter l'écosystème qui se met en place. Dans les spécialités recherchées par les industriels, il manque en effet du décollage et du traitement de surface. La logistique est également perfectible.

STRUCTURATION.

Septembre 2016 scellera une avancée très importante dans la structuration de l'Aéropole. C'est à cette date en effet qu'interviendra l'ouverture du centre d'excellence de formation en alternance Polyaéro Hautes-Alpes. Il regroupera alors des moyens actuellement implantés sur le pôle universitaire de Gap et sur l'aérodrome d'Aspres-sur-Büech.

Réalisée dans le cadre d'un plan d'investissement d'avenir, Favoriser la Formation en alternance, cette plateforme d'un coût de 5,5 M€ s'étendra sur une surface de 4200 m². Elle comprendra notamment un hangar aéronau-

tique de 700 m² et son taxiway ainsi que plusieurs laboratoires dotés de moyens d'essai.

Avec un effectif d'une cinquantaine de professeurs, elle permettra de former un large panel d'étudiants allant du bac - 3 au bac + 5 (+ 8 à terme). Seul centre européen de ce type doté de l'agrément Part 66C, Polyaéro Hautes-Alpes accueillera 150 étudiants dès la prochaine rentrée. Les formations dispensées conduisant à l'accueil de 400 élèves par an d'ici quatre ans s'adresseront également à des étudiants étrangers. Le Qatar fournira à lui seul un contingent d'une cinquantaine d'étudiants. D'autres diplômés seront développés à l'avenir comme un bac aéro pour l'armée de Terre.

ATTRACTIVITÉ.

Toute la dynamique ainsi mise en place constitue un terreau favorable à l'accueil de nouvelles entreprises. La dernière en date était pourtant solidement implantée sur le technopôle Avignon-Provence. Mais G1 Aviation a finalement décidé de poursuivre ses activités sur Gap-Tallard à partir du 1^{er} février 2016 pour de multiples raisons. Ainsi que le relate son président, Serge Prigent, « les redevances d'hébergement étaient trop élevées à Avignon, de l'ordre de 50 %. Nous avions par ailleurs conclu un accord avec Polyaéro pour le montage par les étudiants de sous-ensembles (ailerons, volets, dérives). Cela représente l'équivalent de deux avions par année scolaire depuis mai 2016. Il y avait également la proximité de la société Beringer Aéro, qui nous fournit les roues et freins pour nos appareils en option, et celle de Nico Aéro Peinture pour la peinture. La météo et l'ambiance aéronautique du site ont été aussi des facteurs déterminants de notre nouvelle implantation ».

Après avoir déjà produit 130 ULM avec un effectif de sept salariés, G1 Aviation prépare les prochains essais d'un G1 équipé d'une caméra infrarouge gyro-stabilisée. Dotée d'une autonomie

pouvant aller jusqu'à neuf heures, cette nouvelle version pourrait répondre aux besoins du marché africain, notamment pour des missions de lutte contre le braconnage.

Preuve de la vitalité de leurs activités, les sociétés déjà présentes sur l'Aéropole connaissent toutes, pour leur part, des projets de développement. Tel est le cas d'Icarus Aerotechnics, qui aime à rappeler qu'elle a été la première à s'implanter à Gap-Tallard en 1993. Se présentant comme le « leader mondial sur le segment des avions largueurs de type turbopropulseurs » (Pilatus Porter), cette société de 26 personnes pour un chiffre d'affaires de 5,9 M€ prévoit d'étendre ses installations de 600 m² dans le courant de l'année 2017. Mais cet investissement de 0,6 à 0,7 M€ ne pourra être mis en œuvre que si elle remporte l'appel d'offres en cours pour la réalisation des visites de type C des Twin Otter de l'armée de l'Air. Déjà, en 2014, la société avait été sous-traitant pour la remise en état de DHC-6 de l'armée de l'Air. L'année suivante, elle avait bénéficié d'un renouvellement de contrat pour assurer la maintenance complète des cinq PC-6 de l'Alat.

Beringer Aéro est dans une même optique d'agrandissement de ses installations. Elle décidera en fin d'année 2016 si elle procède à une extension de 400 m² de ses surfaces et à l'embauche de quatre à cinq personnes supplémentaires. Les perspectives ne semblent jamais avoir été aussi bonnes pour cette société, qui prépare actuellement la certification d'Alaskan Landing Gear, un train d'atterrissage à absorption d'énergie. Ces amortisseurs oléopneumatiques anti-rebond et la roulette de queue GLR anti-cheval de bois sont d'autant plus attendus en Alaska qu'il y a deux accidents d'avions par jour à l'atterrissage durant la saison estivale. Le marché est de 10.000 avions environ, l'appareil de référence étant le Piper Super Cub. Ce nouvel équipement pourrait générer un chiffre

d'affaires additionnel de 0,5 M€ par an, les revenus de la société devant déjà progresser de 25 % cette année à 3,5 M€.

HÉLICOPTÈRES EN POINTE.

Les deux principales sociétés d'hélicoptères implantées sur la plateforme ont également le vent en poupe. C'est en particulier le cas d'Hélicoptères de France et de sa filiale HDF Maintenance. Les 32 hélicoptères mis en ligne dont neuf pour assurer la couverture du prochain Tour de France font travailler soixante personnes sur le site. Mais au-delà de la Grande Boucle, l'autre actualité du moment est constituée par la prochaine attribution par la Simmad d'un contrat pour la réalisation des grandes visites des Fennec de l'armée de Terre et de l'armée de l'Air. Il pourrait générer, en effet, un chiffre d'affaires de 8 à 10 M€ sur une période de quatre à cinq ans. Sur-tout, il conduirait au doublement des surfaces, la surface atelier passant alors à plus de 1500 m². Les effectifs seraient, parallèlement, augmentés d'une vingtaine de techniciens hélicoptères.

Les bonnes nouvelles, Heliconia France les a déjà obtenues en partie sous la forme d'un contrat d'héliportage attribué par EDF et ERDF au cours de la seconde quinzaine de juin 2016. Trois Ecureuil B3 dont un acquis de seconde main en Suède assureront dès cet été l'entretien des infrastructures du quart Sud-Est des deux sociétés précitées. Cela génèrera un chiffre d'affaires additionnel pour la société compris entre 0,5 et 1 M€ par an sur la durée du contrat de trois ans fermes et deux en option. Positionné également sur la maintenance, Heliconia France entend bien également obtenir en septembre 2016 un contrat pour la réalisation de 35 grandes visites de Fennec, toutes armées, à conduire sur une période de quatre à cinq ans », comme le confirme Valéry Nabholtz, son directeur d'exploitation.

■ A Gap, Olivier Constant

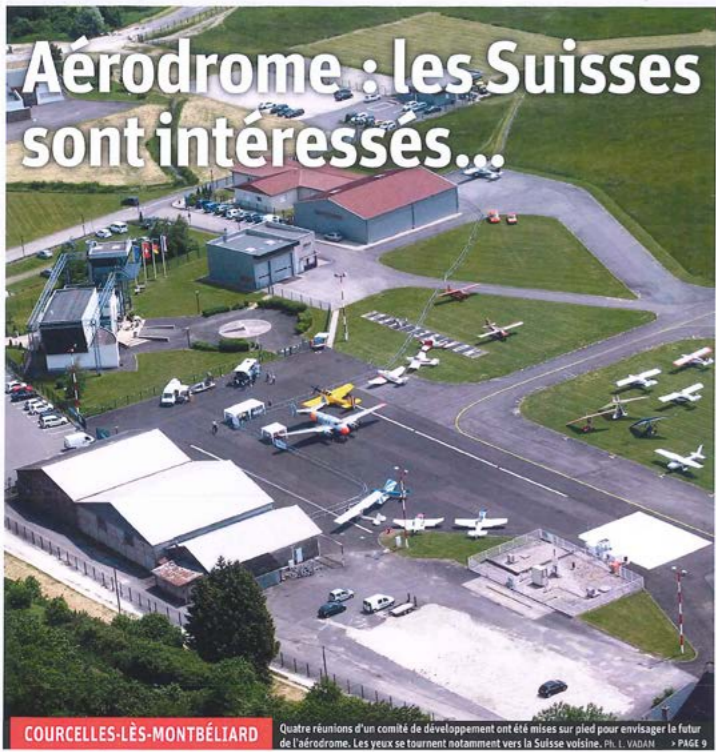
ENTREPRISES ET MARCHÉS
PME-PMI

REPÈRES

350
personnes environ

32 M€
de chiffre d'affaires

2 pistes en dur
dont une de
965
mètres
de longueur



Aérodrome : les Suisses sont intéressés...

COURCELLES-LÈS-MONTBÉLIARD Quatre réunions d'un comité de développement ont été mises sur pied pour envisager le futur de l'aérodrome. Les yeux se tournent notamment vers la Suisse voisine. Ph. L. VADAM - PAGE 37

COURCELLES-LÈS-MONTBÉLIARD 19

Quelles pistes pour décoller demain ?

Mandaté par PMA, un Comité de développement (Codev) a été mis sur pied pour réfléchir au devenir de l'aérodrome. Quatre réunions ont vu le jour. Pour aboutir à quoi ?

L'heure est à la check-list. Tout passer en revue avant de s'embarquer, ou pas... Avec le désengagement du Département et de la CCI, il ne restait donc plus que PMA comme pilote à bord de l'avion « Syndicat mixte », qui gère la plateforme de Courcelles-lès-Montbéliard.

Un comité de développement (Codev) a donc reçu pour mission de l'agglo de réunir des acteurs pour réfléchir à l'avenir et au deve-

nir de l'aérodrome. Brainstorming et diagnostic à l'appui. Quatre réunions ont ainsi été organisées, histoire de balayer large. Économie, tourisme, loisirs et attractivité ont ainsi été passés au crible.

Coup d'œil et appel du pied vers la Suisse

Sur le registre loisirs, il apparaît qu'il n'existe pas de synergie entre les différentes associations qui se côtoient autour du terrain et que certains clubs, sans mauvais jeu de mots, ont du mal à décoller avec une activité bien éloignée des objectifs visés.

Le soleil pourrait se lever à l'Est. Du côté de la Suisse plus précisément. Ainsi, une agence de voyages basée à La Chaux-de-Fonds a fait part de son intérêt. Elle a entretenu quelques atouts ici et envisagerait de proposer des voyages au départ de Courcelles à la condition d'avoir affaire à un opérateur local intéressé par le projet. À bon entendre...



Vu du ciel, l'aérodrome de Courcelles-lès-Montbéliard présente des atouts. D'un point de vue plus terre à terre, quels enseignements tirera PMA des réflexions du Codev ? L'avenir le dira. Archives Lionel VADAM

Plus concrètement, il est question d'une société d'avion-taxi, battant pavillon helvétique, qui envisage de poser son Pilatus PC 12 sur le tarmac du Pays de Montbéliard dès le 1^{er} janvier. La Suisse a d'ailleurs déjà un pied dans la place avec l'installation de Georges-Alain Gabus. Ce

patron d'une société dans le canton de Berne possède, depuis mars 2015, un hangar de 1.300m². Des pistes de réflexion ont également émergé afin de tenter de rendre plus attractive la plateforme, sans oublier la création d'un atelier de mécanique, quasiment entéri-

née. Le résultat des cogitations a été rendu à PMA, le 15 décembre. Reste désormais à en extraire la substantifique moelle, à concrétiser les idées pour établir le bon plan de vol. Aux élus de valider ou pas le billet d'embarquement. Sam BONJEAN

Tourisme A La Chaux-de-Fonds, la compagnie Croisitour assure des liaisons hebdomadaires avec la Corse et l'île d'Elbe

La Corse encore plus proche



Michel-André Ryser et Croisitour rendent la Corse et Calvi soudainement plus proches... Photo ER

La Chaux-de-Fonds. C'est un secret bien gardé, ou alors superbement ignoré (ou presque ?) de ce côté-ci de la frontière. Depuis cinq ans maintenant, la compagnie Croisitour et ses trois avions à hélices assure des liaisons hebdomadaires avec la Corse, entre l'aérodrome des Eclatères à La Chaux-de-Fonds et Calvi. Nous avons continué par un vol par semaine. Face au très sérieux rapidement rencontré, nous sommes passés à deux fréquences », sourit Michel-André Ryser. Puis trois et à ce jour quatre liaisons (mardi, mercredi, vendredi) et samedi entre La Chaux-de-Fonds et l'île de Beauté.

Le directeur de la compagnie aérofranc-comtoise a ensuite ouvert, toujours au départ des Eclatères, une liaison avec l'île d'Elbe en Italie jusqu'à dimanche. Et la succés-story de la petite compagnie est appelée à

perchurer jusqu'à l'horizon 2017, une nouvelle destination. La Corse devrait être officialisée. Le souhait de créer une quatrième destination ayant été lui aussi évoqué. Point commun à ces destinations : le confort de voyage. Calvi se retrouve ainsi à 1 h 15 de vol de la frontière franco-comtoise et l'île d'Elbe, à 1 h 25...

La Franche-Comté, marché potentiellement prometteur

Bien sûr, on est loin du trafic des géants des aéroports. Croisitour fait fonctionner trois Beechcraft King Air (avions à hélices bi-turbopropulseurs) pouvant accueillir deux passagers à son bord. Mais la taille, forcément humaine de la compagnie helvète, a également ses avantages. Outre le parking gratuit, la vitesse des formalités d'embarquement permet aux usagers de décoller à l'heure. « Sans

même un peu plus tôt si l'on peut », reprend Michel-André Ryser. Et donc de pouvoir gagner une demi-journée de vacances par rapport aux gros structures. Ce sans parler des atouts qui « effectivement allègeraient (mais pas avec les autres touristes) l'aller-retour dans la journée.

Si le succès de Croisitour est grandissant en Suisse (« On a même des Genevois qui utilisent nos services », sourit Michel-André Ryser), l'homme ne cache pas surveiller attentivement la fréquentation des clients français. « C'est un marché potentiellement prometteur pour des compagnies comme la nôtre », confirme-t-il. Le prix du billet (1 080 CHF) est certes élevé pour un Français, mais les packs proposés (avec hébergement en hôtel trois étoiles) rendent l'offre bien plus intéressante à méditer... Bertrand JOLLIOT

COURCELLES-LÈS-MONTBÉLIARD X 9

Un poids léger qui veut peser dans la balance

À une période où le futur de l'aérodrome de Courcelles-lès-Montbéliard est au centre des préoccupations (voir ci-dessus), une nouvelle association vient s'y installer. « Au départ, nous avons

deux objectifs : fédérer les utilisateurs d'ULM qui sont présents sur le site et mettre en place de quoi faire de la formation », explique Alain Zutter. Pour mener à bien le projet, il s'est associé à Didier Hosatte, 2 600 heures de vol à son actif, principalement en vol à voile, pour acheter un appareil d'occasion (Savannah) et créer l'Association ULM du Pays de Montbéliard, forte à ce jour de 24

membres. Les initiés le savent. La réglementation, en matière d'ULM, est nettement moins draconienne que pour l'aviation. Le leitmotiv de la fédération régitant la pratique c'est : le pilote est responsable de sa santé, de son aptitude à voler, de sa machine. Le cadre est large...

Voilà qui devrait notamment séduire ces (anciens) pilotes qui devaient satisfaire à toute une batterie de tests pour ne voler parfois que quelques heures dans l'année sur un avion. De quoi siphonner les effectifs de l'Aéro-club voisin ? « Certains de ses membres vont effectivement nous rejoindre », sourit Alain Zutter.

« Aujourd'hui, certains ULM sont aussi performants que des avions. Il existe des appareils qui volent à 300 km/h. Il faut alors 2 h 30 - 3 h pour rejoindre Cannes. Avec la possibilité de se poser sur davantage de terrains puisque nous n'avons besoin que de 150 mètres pour atterrir. En France, on répertorie près de 800 terrains », complète Didier Hosatte.

Le coût de la pratique est égale-

ment nettement moindre par rapport à l'aviation. « Pour vous donner deux exemples, une bougie d'ULM c'est 4 € quand il faut en compter 45 pour un avion. Question consommation, on fait du 13 litres avec de l'essence de voiture contre 25 litres pour un DR400 avec de l'essence d'avion qui coûte plus cher ».

De quoi rendre plus abordable le rêve d'Icare et susciter de nouvelles adhésions ? C'est clairement le but visé.

S.B.

► Contact : ulm-montbeliard.blogspot.com

50 € tel est le tarif pour un vol découverte de 30 minutes. Il faut compter 100 € pour une heure de vol (et premier pilotage) avec instructeur.



Didier Hosatte, chef pilote et Alain Zutter, président de l'Association ULM du Pays de Montbéliard entendent faire de nouveaux émules. Photo Lionel VADAM

JURA > Voyage

Aéroport de Dole : une offre de séjours doublée

L'aéroport Dole Jura a présenté hier soir ses nouvelles destinations avec le Tour operator « Top of travel », de juin à septembre 2017. « De sept offres de séjours avion seul hôtel, on passe à 14 avec ce seul partenaire », explique Jean-François Laroze-Cervetti, chargé de mission développement de l'aéroport jurassien « et bientôt à 21 avec d'autres partenaires. »

Les nouvelles destinations présentées jeudi soir sont Naples, Madère et Faro en Algarve, au Portugal. Cet été, il sera donc possible de profiter de cette plateforme de proximité pour s'envoler vers l'Andalousie, les Canaries, la Croatie, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, Madère, Malte, le Monténégro et le Portugal. Quatorze départs sont prévus



Naples, Madère et Faro en Algarve, au Portugal, sont les nouvelles destinations. Archives Le Progrès

du 18 mars au 19 octobre.

Hier soir, une vingtaine d'agents de voyages de la grande région étaient présents pour accueillir ces

propositions. « Ces 19 points de ventes couvrent sept villes de première proximité. C'est plus qu'en-courageant que des professionnels

du voyage prennent le temps pour venir à notre rencontre et manifestent leurs intérêts pour nos programmes de vols », s'est félicité M. Laroze-Cervetti.

L'aéroport de Dole a accueilli 105 000 voyageurs en 2016. « C'est 10 % de moins qu'en 2015 mais nous avons fait le choix de consolider nos destinations régulières de Fez, Marrakech et Porto, auxquelles s'ajoute Bastia en été. En 2017, l'objectif est de reconquérir nos 120 000 voyageurs annuels. »

Samedi 14 janvier, l'aéroport de Dole Jura présentera ses offres détaillées et celles de ses partenaires au salon des voyages organisé au manège de Brack, à Dole, de 10 h à 19 h (entrée gratuite).

F.J.

Les membres de la commission

Jean-Marc	AJOUX	Société civile
Régis	BIGUINET	Société civile
Jean-Marie	BOBBIA	Codev
Bernard	BUCHHOLZER	Société civile
Michel	CLERC	Codev
Joseph	D'ANDRIA	Société civile
Louis	DEROIN	Codev
Rafi	DERYEGHIYAN	Société civile
Didier	HOSATTE	Société civile
Daniel	JAKUBZAK	Société civile
Dominique	JOLISSAINT	Société civile
Colette	JOUAN	ADN FC
Vincent	JOUET	Codev
Bernard	KLOPFENSTEIN	Codev
François	LACHAMBRE	Codev
Pierre	LAMARD	Codev
Arlette	LAROYE	Office du Tourisme
Jean-Paul	LENFANT	Société civile
André	LINDERME	Codev
Antonio	MENDES	Société civile
Jean-Claude	MINIGGIO	Société civile
Daniel	PECHIN	Société civile
Claude	PELLIZZON	Codev
André	PROTET	Société civile
Alae	QUARJOUANE	Société civile
Denis	RAGOT	Codev
Jean-Claude	TOURNIER	Société civile

Animateur de la commission

Michel **CLERC**



Conseil de développement | 8, avenue des Alliés - BP 98407 25208 Montbéliard cédex

Le Secrétariat Général

Jilali EL RHAZ

Chargé de Mission

03 81 31 89 65

jilali.elrhaz@agglo-montbeliard.fr

Olivier MASSACRIER

Assistant

03 81 31 84 71

olivier.massacrier@agglo-montbeliard.fr

codev@agglo-montbeliard.fr

www.agglo-montbeliard.fr

