



Société

AÉROPORT du Loiret, un roman FLEUVE

Il y a trente ans, était créé le SMAEDAOL, syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de la desserte aérienne de l'ouest du Loiret. Un anniversaire discret mais une réussite économique dont le département se félicite. L'aérodrome est devenu aéroport, il est aujourd'hui une porte grande ouverte pour l'aviation d'affaire et un site unique pour les loisirs aéronautiques.

Par **Stéphane de Laage**

Se souvient-on que les Américains occupent encore en 1947, un terrain d'aviation à Saran, au nord d'Orléans ?

La Seconde Guerre mondiale est terminée et les soldats US vont être priés, avec les formes, de regagner leur pays. La ville d'Orléans veut s'agrandir, elle a besoin de ce terrain, on est dans la période de reconstruction et le temps presse. Il faut à tout prix déplacer le champ d'aviation. Le dossier mettra pourtant un temps fou à trouver une issue. C'est après des échanges interminables entre le Département et l'Etat que les choses vont finir par aboutir... 20 ans plus tard, en 1970 !

Il faut dire qu'un autre dossier de taille vient accélérer les choses, la construction de l'autoroute A10, et sa bretelle qui doit passer sur l'aérodrome.

En octobre 70, l'Etat donnera le terrain au Département du Loiret, et impose que l'on trouve en échange un terrain au sud de la Loire pour reconstruire l'aérodrome à l'identique. De nombreuses communes avaient été pressenties pour accueillir cet équipement. Mais à l'époque déjà, l'idée ne faisait pas recette.

C'est finalement à Saint-Denis-de-l'Hôtel que se fera l'opération. Le Conseil général de l'époque achète pour le compte de l'Etat, le domaine des Quatre Vents et quelques autres parcelles.

Le 17 janvier 74, Saint-Denis-de-l'Hôtel est ouvert à la circulation aérienne publique. « C'était une activité ludique et associative », se souvient l'ancien conseiller général Eric Doligé. Il y avait alors une piste bitumée de 1 000m sur 30m et une piste de vol à voile en herbe de 1 000m sur 80m. Le long de ces installations, avaient été rapatriés les anciens hangars militaires « Rouméas », du nom du constructeur d'après-guerre, et quelques cabanes en bois.

GÉRER LA MONTÉE EN PUISSANCE

À la fin des années 80, le président du Conseil général, Klébert Malécot, se rend bien compte qu'un aérodrome ne doit pas se contenter de « survivre ». Il doit être un outil de développement économique et dépasser les seuls loisirs associatifs.

Les projets sont nombreux et le plus souvent chuchotés. Le premier consiste à développer l'aérodrome quand un autre envisage sa fermeture, pour une nouvelle construction le long de la RN20, entre Olivet et

la Ferté-Saint-Aubin. D'autres idées mixent l'aviation de loisir à St-Denis, l'aviation d'affaire à La Ferté. Une autre enfin, soutenue par Jacques Douffiagues (maire d'Orléans et ministre délégué aux transports), consistait à mutualiser les mouvements sur la base aérienne militaire de Bricy. Il y aurait été construit une zone pour l'aviation civile. Le projet ne tiendra pas longtemps, on imagine pourquoi : trop long et trop cher, l'expérience de 1974 aura servi de leçon.

Le 2 juin 1988 sera créé le syndicat mixte pour l'aménagement et l'exploitation de la desserte aérienne de l'ouest du Loiret, le SMAEDAOL. L'objectif est de fédérer en son sein l'agglomération orléanaise, la CCI, le Département, la commune de St Denis et ses voisines ; pour faire en sorte que les décisions soient collégiales.

Eric Doligé, alors simple conseiller général, est pourtant attentif à ce projet qu'il soutiendra dès l'origine et reprendra à son compte quelques années plus tard. Il est chef d'entreprise, et tient le développement économique pour priorité, ce qu'il défendra dans toutes ses missions d'élu de la République par la suite : maire de Meung-sur-Loire, député, président du Conseil général et finalement sénateur. Il tient donc l'aérodrome pour un élément déterminant du développement du territoire. « A cette même époque, se souvient-il, était créé l'ADEL, l'Association Des Entreprises du Loiret. L'idée était de faire muter cette plateforme aéronautique, ludique et privée, en un site public voué au développement économique - donc l'aviation d'affaire - tout en préservant les nombreuses activités associatives déjà présentes ». Le Loiret, du fait de sa situation géographique était une place stratégique et avait un atout à jouer pour l'économie locale. « N'oublions pas, poursuit Eric Doligé, que si les Américains traitaient une part de leur logistique française depuis Orléans, ce n'était pas anodin. L'histoire de notre logistique actuelle prouve qu'ils avaient raison ».

À l'aube des années 90, le SMAEDAOL reprend la gestion complète du terrain (encore propriété de l'Etat), mais aussi de l'exploitation de l'aérodrome qui incombait à l'aéroclub. A cette époque, Jean-François Vassal est engagé comme adjoint à la gestion du site et responsable de la tour de contrôle. Il sera directeur de l'aéroport en 98. En 2002, l'Etat cède le terrain pour l'euro symbolique et laisse les coudées franches au nouveau propriétaire pour la gestion et les constructions éventuelles.

BIENTÔT DES 747 À SAINT-DENIS

Les difficultés rencontrées au fil du temps sont essentiellement dues à la question environnementale : la nidification des oiseaux, les nuisances sonores, l'écoulement et le recyclage des eaux pluviales... « Nous avons pourtant toujours eu le souci de préserver la qualité de vie et l'environnement, tout en portant l'intérêt économique du département », insiste Eric Doligé. « Je me souviens de débats interminables entre le SMAEDAOL et ses opposants. En particulier quand on a voulu allonger la piste pour limiter ce que l'on appelle les tours de piste pour l'approche. On nous rétorquait que jamais nous ne tiendrions parole ». En 2002, la piste est tout de même allongée, de 1.000 à 1.392 mètres.

Et Jean-François Vassal d'ajouter : « Les gens pensent, à tort, qu'un aéroport est source de pollution épouvantable. Or on ne voit jamais une flaque d'huile ou de kérosène sur un tarmac, contrairement à ce qui est monnaie courante dans les stations-service. La moindre goutte serait signe de dysfonctionnement d'un aéronef. Même pour les eaux de ruissellement, les contrôles réguliers sont sans appel, se plait à dire J.-François Vassal. Les seules réprimandes concernent parfois le taux d'azote. Or il va de soi que les engrais sont plutôt persona non grata chez nous. Moins on tond, mieux on se porte. La seule pollution est sonore. Et encore, tout est fait pour la réduire, soit par la technologie appliquée aux avions eux-mêmes, soit par les heures de fréquentation et les circuits d'approche ».

Malgré les efforts déployés pour apaiser les humeurs des riverains, la presse s'est souvent déchaînée, ne voyant pas, elle non plus, l'aéroport d'un bon œil. « Extension », « plateforme de fret », « gouffre financier », « vols de nuit », les pages de la presse se noircissaient à la moindre alerte. « Je me souviens même de tracts annonçant la venue prochaine de 747, photos montage à l'appui », ajoute Eric Doligé. Pourtant, le SMAEDAOL s'interdira le développement du fret aéronautique, bien que la logistique, économie florissante en région, pourrait le soutenir avantageusement

Un soin particulier est pourtant apporté aux horaires et aux lieux de pratique de vol. Pour la voltige notamment, jusqu'à la motorisation des avions de parachutisme, toujours dans le but de pérenniser les activités de loisir tout en limitant leur impact sur l'environnement. Certains avions ont même des hélices à quatre pales au lieu de trois, pour en limiter encore le bruit. Le vol à voile quant à lui n'utilise plus d'avion tracteur depuis 2009, mais un simple treuil. « Les normes environnementales ont totalement changé, insiste J.-François Vassal. On ne tolérerait plus aujourd'hui ce qui était acceptable il y a encore dix ou quinze ans ».



Inauguration de l'aérodrome (vue intérieur) le 28 novembre 1990 Klebert Malécot et Eric Doligé au premier plan d'un projet qu'ils ont porté ensemble. Entourés des élus locaux et représentants de l'État.



Klebert Malécot, une arrivée quasi présidentielle, en avion à l'aérodrome du Loiret en 1990.



Inauguration de l'aérodrome (extérieur) le 15 juin 1993, Klebert Malécot.



Jean-François Vassal, directeur de l'aéroport.



Eric Doligé ancien président du conseil départemental du Loiret et sénateur, fut longtemps l'artisan du développement de l'aéroport.



Sur le site de l'aéroport se côtoient une dizaine d'associations et d'entreprises aéronautiques.

AVIATION D'AFFAIRE, LE CAC40 VOLE VERS L'EUROPE

L'année 2004 marque un tournant dans la vie de l'aérodrome, qui devient un aéroport. Les installations de la nouvelle aérogare sont inaugurées et donnent une nouvelle opportunité pour le développement économique du département.

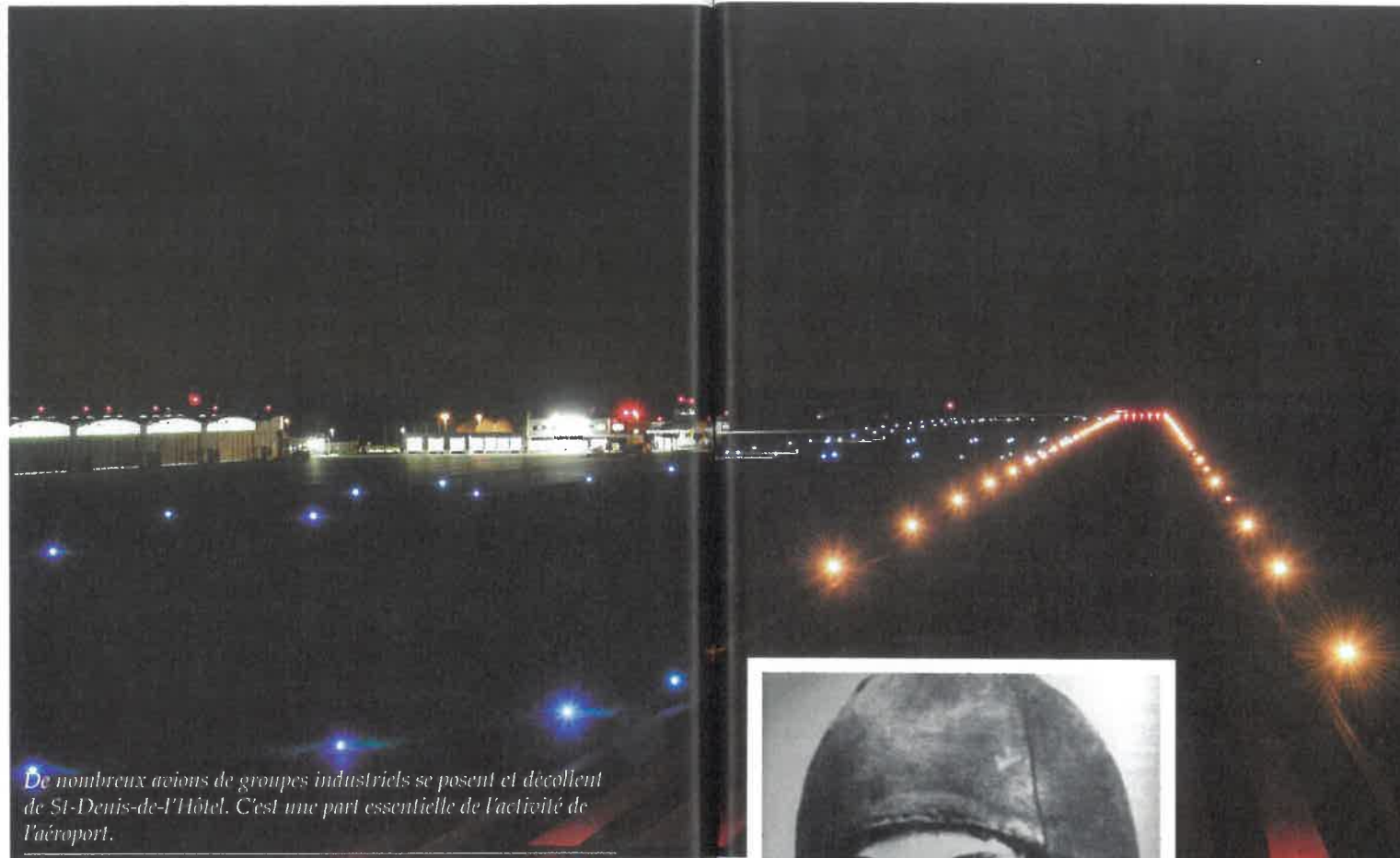
L'aéroport du Loiret accueillait certes déjà les vols internationaux, mais l'Europe impose des contrôles douaniers plus strictes et systématiques, notamment pour ceux au départ et en provenance des pays qui n'appartiennent pas à l'espace Schengen comme la Russie, la Suisse et l'Angleterre.

Le nouveau bâtiment dispose d'installations appropriées comme l'explique Jean-François Vassal : « on trie les flux de passagers au départ et à l'arrivée, avec des locaux douaniers, et des systèmes informatiques de contrôle des passagers ». Orléans devient un rival légitime d'autres installations aéroportuaires, comme Tours.

Les entreprises internationales qui ont des avions en propre ou en partage sur l'aéroport, Mars, Dior, John Deere ou Hutchinson, totalisent près de 40MD€ de chiffre d'affaires et sont les premières utilisatrices de ces installations. Au-delà du business à proprement parler, les dirigeants de très nombreuses entreprises du CAC40 transitent ici, aux portes de la Sologne. Et ça aussi, c'est bon pour le business et l'image du Loiret. Les douanes n'ont pas pour autant un pied permanent dans cet aéroport. La fréquence des vols ne l'impose pas. Il y a en revanche des préavis pour lesquels des agents sont mobilisés au cas par cas. Les vols sensibles et concernés par la réglementation communautaire seront alors contrôlés.

UNE ENTREPRISE QUI TOURNE

Aussi surprenant que cela puisse paraître, la fréquentation de l'aéroport a diminué en vingt ans. On comptait jusqu'à 48 000 mouvements à St Denis de l'Hôtel. Certaines écoles de pilotage venaient de la région parisienne entraîner leurs élèves à se poser et repartir. Eric Doligé y a mis fin, considérant que ce n'était pas la vocation de St Denis de l'Hôtel. « Ils ont tout simplement été facturés, s'amuse encore J.-François Vassal. L'effet a été immédiat, on est revenu à un trafic local exclusif de 30.000 mouvements annuels.



De nombreux avions de groupes industriels se posent et décollent de St-Denis-de-l'Hôtel. C'est une part essentielle de l'activité de l'aéroport.



A. de Saxcé, (Chevalier de la Légion d'honneur, Médaille militaire, Croix de guerre 1939-1945 avec 6 palmes et une étoile d'argent, Médaille de la Résistance, Air medal, Silver Star), fut tué aux commandes de son avion en 1945 aux Pays-Bas. Il est inhumé dans sa ville natale de St-Jean-de-Braye. L'un des hangars porte son nom.



Adrienne Bolland, originaire du Loiret, fut pilote civile, première femme pilote d'essai engagée par René Caudron en 1920. Elle se rendra célèbre en franchissant par la voie la plus courte, mais à plus de 6 000 mètres d'altitude, la Cordillère des Andes. Elle sera membre du réseau de résistance durant la Seconde Guerre mondiale, dans le réseau CND-Castille du Loiret.

C'est pourtant une équipe de huit personnes en permanence qui s'occupe de l'aéroport, pour l'administratif, le contrôle aérien local, les pompiers, la maintenance et la sécurité des installations.

« On sait tout faire, comme à Roissy et Orly, y compris porter les bagages et passer l'aspirateur dans les avions s'il le faut », plaisante J.-François Vassal. Au-delà de son statut de directeur, ce dernier est aussi pilote, agent de la circulation aérienne et pompier qualifié !

Aujourd'hui, l'aéroport de St Denis-de-l'Hôtel est une entreprise qui tourne rond. Elle génère un chiffre d'affaires de l'ordre de 10 M€. Le syndicat investit en moyenne 4,5 M€ selon les années, (pistes, matériels, aménagements de sécurité...), notamment pour les mises aux normes régulières, imposées par les autorités aéroportuaires européennes. L'aéroport acquiert progressivement son indépendance financière, et la subvention d'exploitation demandée est de moins en moins importantes.

« Ce qui a été porteur, c'est la continuité entre les présidents successifs, insiste J.-François Vassal. Klebert Maléko, Eric Doligé, Hugues Saury, et aujourd'hui Frédéric Néraud. Tous ont la même vision d'un outil au service du développement économique du département. Ce qui change, c'est la complexité des règles qui s'amplifie au fil des décennies ».

LA FRANCE LIBRE AUX FRONTONS DES HANGARS

En 2004, le Docteur Gilles Roppert (Fondation de la France Libre), appuyé par Evrard Lablee, directeur de l'époque, lui aussi délégué de la Fondation, demandant au Président du Conseil général son accord pour que des noms de pilotes des forces aériennes françaises libres, les FAFL, morts au combat, soient donnés aux cinq hangars de l'aérodrome.

L'accord est donné sans réserve, à ceci près que les pilotes doivent être originaires du Loiret ou y être enterrés.

Ce qui devait n'être qu'une simple commémoration deviendra une très importante cérémonie d'inauguration tenue en grandes pompes sur le tarmac le 22 octobre 2005.

Le Colonel Caspar Fille Lambi, Délégué Militaire Départemental et Commandant de la Base Aérienne 123 d'Orléans-Bricy, propose, lui aussi de participer. Le Chef d'Etat-Major de l'armée de l'air donne même son accord pour qu'un avion TRANSAL de la B.A.123 passe

