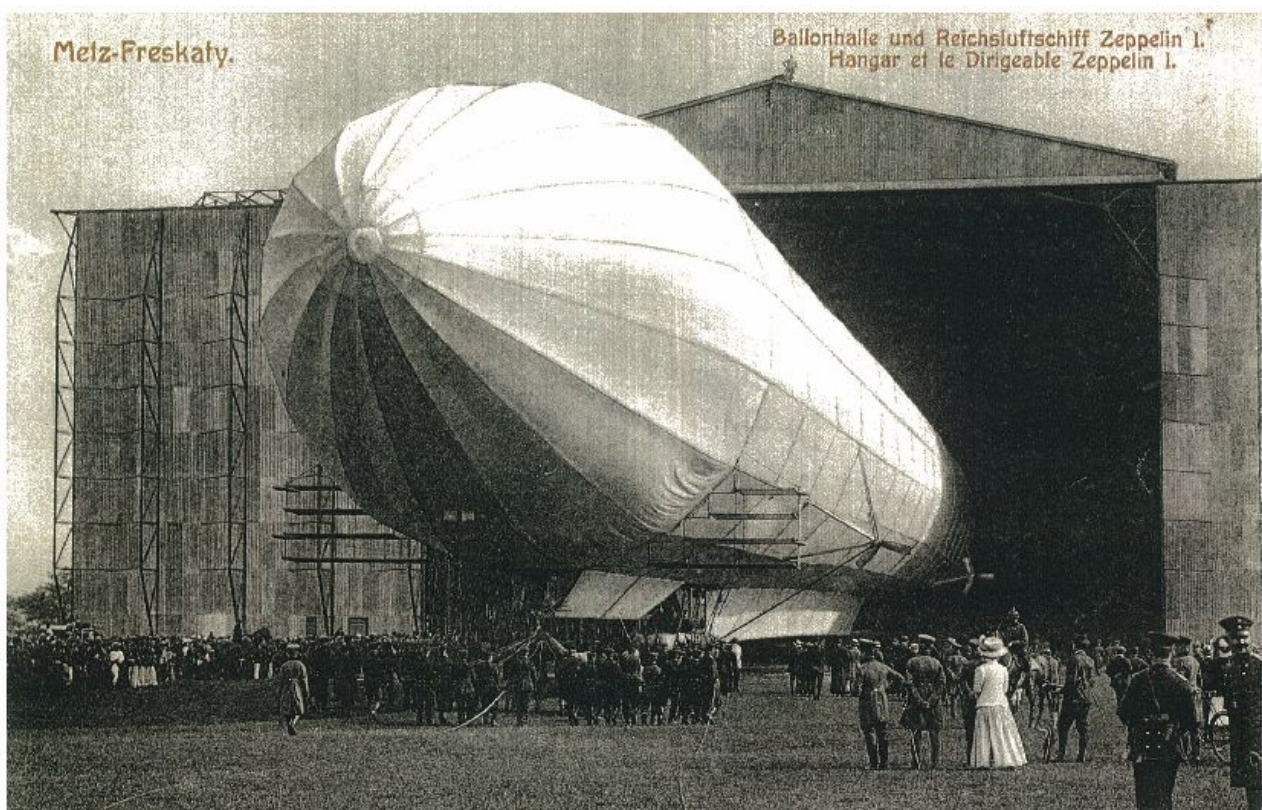


# LA BASE AERIENNE DE METZ FRESCATY

## PROPOSITIONS DE RECONVERSION D'UN PATRIMOINE

### AERONAUTIQUE MILITAIRE



Houde Delphine, Meyer Gérald, Musidlak Christian

## **INTRODUCTION**

Inscrit dans le cadre de la RGPP (révision générale des politiques publiques), le plan de restructuration militaire annoncé au mois de juillet 2008 implique un vaste programme de fermeture de sites (casernes, dépôts, bases aériennes....)

S'il est vrai que pour la majorité des sites concernés, l'annonce de leur fermeture n'était pas vraiment une surprise, en revanche pour d'autres, cette décision fut quelque peu brutale, inattendue et demeure la conséquence de tractations politiciennes de dernière minute.

Ainsi, l'annonce de la fermeture de la base aérienne de Metz Frescaty encore très récemment confirmée et renforcée dans son rôle de commandement et de soutien, reste révélateur de cette situation.

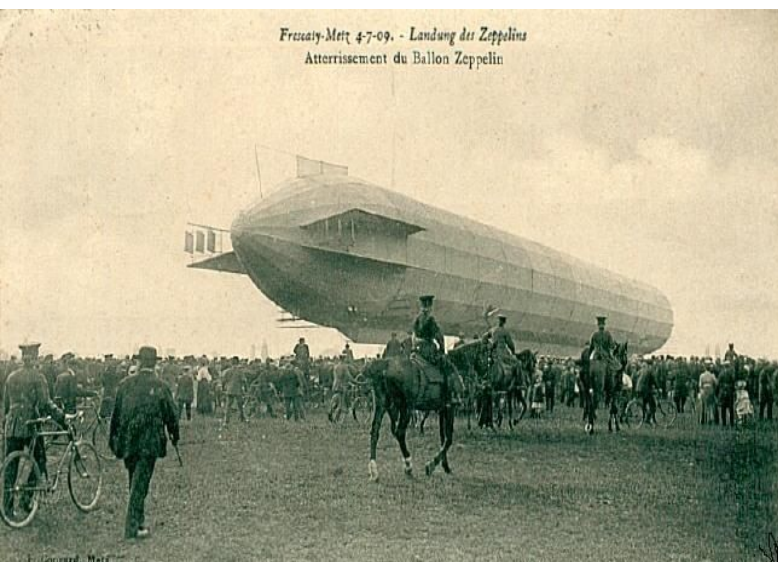
Quoi qu'il en soit, se pose à tous le problème de la reconversion de ces sites, plus ou moins aisée en fonction notamment de leur localisation et de leur spécificité.

Si certaines casernes situées à proximité de centres urbains peuvent être facilement transformées en immeubles d'habitation ou en zones d'activités tertiaires ou artisanales, il semble a priori plus délicat de trouver une autre affectation à une plate forme aéronautique du fait déjà de son emprise géographique, de la diversité et du nombre important de bâtiments à reconvertir.

Avant de souligner ces problèmes de reconversion et de répertorier les possibles affectations du site, nous ferons une rapide présentation de la base aérienne en évoquant sa situation, ses caractéristiques ainsi qu'un bref aperçu historique.

## **I. UN PEU D'HISTOIRE: DE L'EPOQUE DES DIRIGEABLES AU RAFALE**

*arrivée du premier dirigeable à Frescaty  
le 04 juillet 1909*



*rafale de l'esc. 1/7 Provence de St Dizier  
vu à Frescaty le 29 août 2007*



### **► *Un site naturel propice au développement de l'activité aéronautique***

La base aérienne est située sur un plateau qui s'étend au sud ouest de Metz entre les vallées de la Moselle et de la Seille sur une longueur de sept kilomètres et une largeur qui varie entre 1,5 et 2,5 kilomètres.

Le site se trouve calqué sur un sol d'origine alluviale, qui se caractérise par une platitude remarquable.

L'altitude de 190 mètres au centre de ce plateau décroît légèrement en direction des lits majeurs des deux cours d'eaux qui sont situés à une vingtaine de mètres en contre bas. Contrairement aux vallées qui bordent le site de la base aérienne, le plateau en lui-même est relativement sec.

La base aérienne se situe à une distance d'environ 500 mètres de la Moselle et de ses côtes qui lui confère un relatif abri climatique malgré la persistance de brouillards durant la saison froide pouvant gêner l'activité aéronautique.

Ce site naturel remarquable, propice au développement d'une activité aérienne et de surcroît situé à la périphérie de la ville de Metz va très tôt être utilisé durant l'occupation allemande comme plateforme aéronautique militaire.

### **► *L'évolution militaire du site***

En 1909, Frescaty accueille le premier dirigeable allemand et sera dès lors utilisée comme station d'aérostation. Un immense hangar de 50 mètres de haut et de 150 mètres de long sera construit.

Dès lors, Frescaty va connaître toutes les évolutions liées à l'aéronautique militaire et ne perdra à aucun moment cette vocation.

En 1950, débutent des travaux de consolidation et de mises aux normes OTAN de la base. Une piste en dur de 2400 mètres sera construite.

construction de la tour de contrôle



Destinée à accueillir des avions de chasse (la base abritera la 9ème escadre de chasse de 1955 à 1965), des aires de dispersion vont être créées composées d'alvéoles protégées de merlons en terre.

A l'opposé de la partie militaire, un aérogare civil est construit et le terrain connaîtra sa première activité commerciale le 02 avril 1967 par la mise en place d'une liaison régulière commerciale entre Metz et Paris.

Pendant près de trente ans, l'activité aérienne se partagera entre une partie militaire et une partie civile jusqu'à la mise en service de l'aéroport de Metz Nancy Lorraine en 1992.

Parallèlement à ce développement de l'activité civile, la base va perdre à la fin des années 1960 son activité chasse au profit d'un rôle de commandement et de soutien. Elle sera le siège de la première région aérienne et de l'état major de la force aérienne tactique (F.A.T.A.C)

La constitution d'un pôle renseignement air et la confirmation en 2005 de son rôle d'état-major par la mise en place du commandement des forces aériennes (C.F.A) semblaient pérenniser l'existence de cette base.

### ► *la décision surprenante de fermeture de la base*

A la surprise générale, une des décisions de la réforme militaire annoncée en juillet 2008 aura été de prononcer la fermeture de la base à l'horizon 2011-2012 au profit d'autres sites (Luxeuil ou Dijon notamment) dont l'avenir à moyen terme n'est pas plus assuré d'ailleurs.

Les conséquences de cette décision vont se traduire par un vaste redéploiement et un éclatement d'unités censées constituer à Metz Frescaty un ensemble cohérent et rationnel comme le préconise le livre blanc.

Il semble dès lors opportun de réfléchir à la reconversion de ce site de 385 ha situé aux portes de l'agglomération messine.

Cette démarche ne peut se faire qu'à partir d'un inventaire précis des différentes zones composant la base tout en soulignant leurs forces et faiblesses dans l'optique d'une reconversion.

## **II. L'ORGANISATION ACTUELLE DU SITE**

### **► *une situation au coeur de l'agglomération messine***

Insérée dans l'agglomération messine, le site de la base ne constitue plus il est vrai un endroit idéal pour une activité aérienne soutenue.

Néanmoins, les autorités militaires avaient ces derniers temps réajusté le niveau d'activité en fonction de ces paramètres qui semble-t-il donne satisfaction aux populations environnantes.

Si cette proximité urbaine constitue un handicap pour de telles activités, elle devient en revanche un atout pour l'installation d'autres activités commerciales ou artisanales voire de loisirs.

Facilement accessible par la route ou l'autoroute (V. carte ci dessous), cet ensemble est entouré de zones commerciales et de zones pavillonnaires.

Il n'est alors pas étonnant de constater que les anciennes bases américaines ou canadiennes situées en Lorraine comme celles de Marville, Chambley ou de Grostenquin aient été quasiment abandonnées.

Souvent enclavées et situées loin de tout grand centre urbain, ces bases n'ont fait l'objet d'aucun projet de reconversion valable.

D'autre part, construites au lendemain de la seconde guerre mondiale et de surcroît rapidement abandonnées après la décision française de quitter le commandement militaire intégré de l'OTAN, elles doivent faire l'objet de coûteux programmes de désamiantage et de rénovation (exemple de Chambley que le conseil régional souhaite voir transformer en zone dédiée aux activités aériennes de loisirs.)

La base de Toul Rosières reprise par l'armée française après le départ des américains semble également promise à un abandon depuis l'arrêt des activités aériennes à la fin des années 1990.

### **► *les zones spécifiques de la base aérienne***

L'examen de la photo aérienne (V. page suivante) laisse clairement apparaître plusieurs zones, chacune dotée de leur spécificité propre.

On peut notamment relever:

- **une piste en béton** de 2400 mètres avec ses aires de dégagement et ses bretelles d'accès ainsi que plusieurs éléments de servitude (radar d'approche, balise de navigation.....)

Il faut souligner ici le mauvais état actuel de cette piste (seuil de piste à renforcer, certaine bretelle d'accès inutilisable.....) ne permettant pas d'accueillir pour le moment d'avions gros porteurs.

Un programme de rénovation de 27 millions d'euros est d'ailleurs budgétisé mais reporté d'année en année.

D'aucuns trouveront ici le réel motif de la fermeture de la base; Reste à savoir si le départ prévu



de l'armée se fera sans que ces travaux ne soient effectués auparavant.

Auquel cas l'utilisation de cette piste pour d'autres activités aéronautiques (hormis l'aviation légère de loisirs) ne soit réellement compromise.

- **une zone technique centrale** (V. photo ci-dessous) composée de parkings avions, de hangars et de la tour de contrôle





## Photo aérienne de la base de Metz Frescaty



- **trois aires aériennes** caractérisées par de nombreuses alvéoles spécialement destinées à l'accueil et à la remise en oeuvre d'avions de chasse notamment. Une de ces zones – la plus vaste située sur la partie Nord Ouest de la base- est équipée de hangarets durcis (10 au total) (cf photo ci-dessous.)  
C'est sans doute la partie de la base la plus difficile à reconvertir.

La destruction de ces hangarets, construites pour résister au bombardement, reste peu envisageable en raison du coût sans doute élevé de leur démolition et pour peu que des solutions techniques existent pour le faire.





*Vue d'une partie de la zone aérienne tactique de la base*

- une zone spécialement dédiée au **stockage des carburants**. L'arrivée du carburant s'effectue directement par pipe et est stocké dans des citernes enterrées (nord est de la base.) Classée I.C.P.E (installation classée pour l'environnement) par arrêté préfectoral, la réutilisation de ce site passera obligatoirement par des travaux de dépollution.
- une **zone aérienne civile** occupée uniquement aujourd'hui par un aéroclub. Ces locaux laissés vacants après le départ de l'aviation commerciale sont réutilisés par certaines structures comme les restos du coeur.
- Il y a enfin l'extrémité ouest de la base occupée par **des logements, bureaux** ainsi que le mess. En partie déjà rénovée, celle-ci semble constituer la zone la plus aisée à reconvertir.

A partir de cet état des lieux, la problématique de la reconversion de ces zones est étroitement liée à leur spécificité.

Or, une des caractéristiques d'une base aérienne, outre son emprise géographique, est de posséder bon nombre d'éléments uniquement conçus pour l'activité aéronautique et donc par définition difficilement reconvertisibles.



### **III QUELQUES PROPOSITIONS DE RECONVERSION**

Une des premières questions à se poser est bien entendu de savoir s'il faut conserver la capacité aéronautique du site.

#### **► *conserver une activité aéronautique civile et/ou commerciale***

Cette solution semble a priori la plus évidente et les exemples de reconversion – nombreux dans cette partie de l'Europe - de ce type sont légions.

En Allemagne, le départ d'une partie des forces aériennes américaines et canadiennes a laissé vacant toute une série de plate formes aéronautiques, exclusivement situées à l'Ouest du Rhin et ce dans un périmètre relativement restreint (toute la partie ouest des länders de la Rhénanie et du Bade-Wurtemberg.)

Profitant de la présence d'installations déjà en place, des compagnies aériennes low-cost, aidées en cela par une forte volonté politique, ont commencé à développer des liaisons commerciales à partir de ces sites moyennant un minimum d'investissements.

A l'heure actuelle, les anciennes bases aériennes de Hahn, Zweibücken ou Lahr sont devenues aujourd'hui des aéroports civils en pleine expansion. La compagnie Ryanair a même fait de Hahn son hub européen.

Parallèlement à ce développement, les autorités consulaires ont développé sur ces plate formes une activité fret non négligeable.

Pour ce qui concerne Frescaty, cette transformation réussie en Allemagne se heurte ici à plusieurs obstacles:

- la présence entre Metz et Nancy d'un aéroport commercial – déjà largement sous-utilisé- et dont l'activité fret n'a pas survécu à quelques recours judiciaires.
- la proximité tout autour du site d'un tissu urbain de plus en plus dense et d'une population peu encline à supporter de soi disant nuisances sonores surtout si elles se produisent à des heures tardives
- le mauvais état général de la piste (cf. supra) moyennant un lourd programme de rénovation

Néanmoins, l'idée de conserver une activité aéronautique ne doit pas pour autant être abandonnée. Des solutions alternatives à une exploitation commerciale classique existent.

Des sociétés spécialisées dans la construction aéronautique pourraient s'implanter à l'image de ce qui va se faire à Chambley avec la société Skylander.

A cela, des structures administratives étatiques utilisant des moyens aériens pourraient également venir s'implanter (sécurité civile, gendarmerie.....) et utiliser cet espace en partenariat avec d'autres sociétés.

Il y a enfin les activités aériennes de loisirs déjà présentes qui pourraient connaître ici un développement intéressant (vol à voile, montgolfières, ULM, installation d'un musée dédié à l'histoire de l'aéronautique.....) à l'image de ce qui est envisagé pour l'ancienne base américaine de Chambley située à quelques kilomètres.

Contrairement à Chambley, site pour le moins enclavé et nécessitant de très lourds investissements en matière de dépollution (désamiantage) et de rénovation, ces activités trouveraient à Frescaty des structures prêtes à être utilisées et qui seraient facilement accessibles à un large public (proximité de la ville et des sorties d'autoroute....)

### ► *affecter des activités en fonction des spécificités de chaque zone*

Dans l'optique d'un abandon pur et simple de toute activité aéronautique et la transformation radicale du site, toutes les autres formes d'activités peuvent être envisagées.

Sans en établir ici une liste exhaustive, voyons en les grandes orientations avec à chaque fois les forces et faiblesses que peuvent présenter le site.

L'annonce des restructurations militaires s'est accompagnée d'un plan de reconversion spécialement créé pour les régions les plus touchées dont fait partie la ville de Metz et la Lorraine.

Parmi les mesures tout de suite annoncées, des compensations en terme d'emplois publics ont été dès lors envisagées; C'est l'un des axes de réflexion du nouveau préfet spécialement chargé des questions de restructurations dans l'est de la France.

Pour Metz et sa base, on a évoqué la possible installation de l'école vétérinaire de Maisons Alfort, du transfert des services de l' INSEE ou de la création d'un nouveau campus universitaire.

Quel que soit le type d'emploi public envisagé, ces solutions de transfert se heurtent à plusieurs difficultés:

- l'opposition des personnels concernés peu enclins à opérer un déménagement de Paris vers une ville jugée peu attrayante
- une occupation partielle et de toute façon limitée de la zone où de vastes périmètres resteraient sans affectation

Afin de pallier ce déséquilibre, on peut également envisager l'installation d'activités commerciales, tertiaires ou artisanales (on voit mal l'installation d'industries lourdes dévoreuses d'espace du fait déjà de la conjoncture peu favorable à ce type d'investissement et d'autre part de nuisances autrement plus importantes qu'un décollage épisodique d'un avion de chasse.)

Cette seconde alternative présente également des difficultés d'ordre conjoncturelles et structurelles par:

- la présence dans un périmètre très proche de la base de vastes zones dédiées à des centres commerciaux
- le faible dynamisme économique de la région déjà confrontée à la reconversion de friches industrielles

A côtés de ces implantations administratives et/ou économiques, il y a également la possibilité d'établir de nouvelles zones d'habitation (zones pavillonnaires, logement social, résidence étudiante....) avec ici l'opportunité de créer une réelle mixité sociale comme le préconise les dernières lois en matière de politique de la ville.

Mais ici encore, au regard du nombre de zones pavillonnaires déjà présentes dans toute la partie sud de l'agglomération messine, l'offre devra tenir compte de cette situation proche de la saturation; La création de logements nouveaux n'en sera que plus limitée.

Celle-ci pourra être cependant couplée avec la mise en place d'équipements sportifs et de loisirs (nouveau stade de football, parcs de loisirs, enceintes dédiées à des concerts de plein air, rave party....)

Quoi qu'il en soit, le seul avantage du site à tous ces projets reste l'abondance des terrains disponibles et ce d'autant plus que l'Etat souhaite céder pour un franc symbolique ses terrains militaires aux communes lésées.

En revanche, de gros efforts financiers de réaménagement de ces zones semblent ici inévitables.



## CONCLUSION

La proximité de la base avec l'agglomération oblige les décideurs politiques à penser dès aujourd'hui à des projets de reconversion. Outre l'aspect financier, le principal challenge est d'imaginer des solutions de reconversion sans que celles-ci ne viennent déséquilibrer le tissu urbain déjà présent.

Quoi qu'il en soit, il est impensable comme on l'a vu pour d'autres bases aériennes françaises situées dans des zones plus reculées de se résoudre à un abandon pur et simple sans un effort d'aménagement.

Mais la spécificité d'une base aérienne se traduisant par la diversité des bâtiments, son emprise géographique ne facilite pas les choses.

Cependant, des reconversions réussies existent (V. les anciennes bases aériennes en Allemagne); Celles-ci se traduisent dans la majorité des cas par la continuité d'une activité aéronautique dans le domaine civil et commercial (passagers, fret, aviation de loisirs.....)

Cette solution pose problème à Frescaty du fait de l'abondance des terrains d'aviation dans un périmètre proche et de la proximité de zones d'habitation.

Néanmoins, cette idée de poursuite de l'activité aéronautique ne doit pas pour autant être abandonnée.

Il reste enfin la transformation radicale du site en zone d'activités couplée avec des logements sociaux ou non.

A quelques exceptions près, ces transformations demanderont un réel effort financier peu envisageable au vu de la conjoncture actuelle.