

**PLAN LOCAL DE REDYNAMISATION
DU BASSIN D'EMPLOI DE NIMES - GARONS**



SOMMAIRE

1. CONVENTION ETAT ET
COLLECTIVITES TERRITORIALES
2. DIAGNOSTIC TERRITORIAL
3. FICHES ACTIONS
4. TABLEAU FINANCIER PREVISIONNEL

1.

CONVENTION

ETAT ET COLLECTIVITES TERRITORIALES

PLAN LOCAL DE REDYNAMISATION DU BASSIN D'EMPLOI DE NIMES-GARONS

En présence et sous le haut patronage de M. Gérard LONGUET,
Ministre de la défense et des anciens combattants,

ENTRE :

L'Etat,
représenté par M. Hugues BOUSIGES, Préfet du Gard,

Le syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport
Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes,
représenté par M. Jean-Paul FOURNIER, président,

Le conseil général du Gard,
représenté par M. Damien ALARY, président,

La communauté d'agglomération de Nîmes métropole,
représentée par M. Jean-Paul FOURNIER, président, sénateur-maire de Nîmes,

La communauté d'agglomération du Grand Alès en Cévennes,
représentée par M. Max ROUSTAN, président, député-maire d'Alès,

VU le livre blanc sur la stratégie de défense et de sécurité nationale ;

VU la circulaire n° 5318/SG du Premier ministre en date du 25 juillet 2008
relative à l'accompagnement territorial du redéploiement des armées ;

VU la circulaire du Ministre de la défense n° 5789 du 5 mai 2010 relative au FRED

VU les conclusions du diagnostic territorial annexé à la présente convention ;

**IL EST CONVENU DE CONCLURE UN PLAN LOCAL DE REDYNAMISATION,
selon les dispositions suivantes :**

Article 1 – Objet du plan

La nouvelle stratégie de défense et de sécurité nationales, décidée par le Président de la République, se traduit par une restructuration importante de l'implantation territoriale des armées.

La redéfinition de la carte militaire décidée en 2008 se traduit à Nîmes-Garons par le départ de 1 300 marins de la base d'aéronautique navale de Garons (BAN) le 1er juillet 2011, l'implantation du 503^{ème} régiment du train (jusqu'alors implanté à Martignas-sur-Jalle), avec un effectif de 1 100 personnes, et l'installation d'une base de défense (comprenant le commandement, le groupement de soutien, ainsi que diverses unités qui lui sont attachées). Même si la baisse du nombre d'effectifs sera globalement compensée, la diminution des retombées économiques pour le territoire est tout de même à considérer du fait du différentiel de masse salariale entre ces unités militaires.

Toutefois, le principal impact de ce transfert résulte de l'incertitude sur la pérennité de l'aéroport lui-même, tant pour le transport aérien que pour l'activité industrielle et de services, principalement dans le domaine de la maintenance et réparation d'avions civils, représentant 650 emplois directs et indirects.

Outre les emplois qu'il génère, cet aéroport constitue un équipement structurant pour l'agglomération de Nîmes, qui aménagera très prochainement une importante zone d'activités économiques de 160ha, dite « Mitra », en bordure de ce site.

Après le départ de la base d'aéronautique navale de Garons qui assurait le fonctionnement des équipements nécessaires à l'activité aéronautique, la capacité financière du syndicat mixte, gestionnaire de l'aéroport civil composé des agglomérations de Nîmes et d'Alès et du département du Gard, à assurer la continuité de ces activités se trouve mise en question.

C'est dans ce contexte que le Plan local de redynamisation (PLR), dispositif d'accompagnement des territoires impactés par cette décision de restructuration, est mis en place. Le PLR, accompagné de moyens financiers et de mesures d'aides exceptionnels, a pour objectif de préserver l'ensemble des emplois directement liés à l'activité aéroportuaire et de soutenir la création de nouveaux emplois, en augmentant le volume d'activités économiques, liées à l'aéronautique ou non. Ce double objectif constitue en effet le préalable indispensable pour assurer l'équilibre financier de la zone aéroportuaire.

Pour ce faire, afin d'optimiser la synergie des actions et des moyens, les signataires décident de prendre les dispositions suivantes :

Article 2 – Objectif retenu

Les parties signataires se fixent l'objectif de la continuité des activités aéroportuaires de l'aéroport civil de Nîmes-Garons et de l'implantation de nouvelles activités économiques sur la zone, afin d'assurer le maintien des 680 emplois qui lui sont liés et de favoriser la création d'emplois nouveaux, qui pourraient s'élever à un nombre équivalent d'ici 2016, au titre des emplois directs et indirects. Il s'agit d'enclencher une dynamique de développement

économique, à même de compenser l'accroissement des charges résultant du départ de l'aéronavale et de conduire dans un délai de 5 ans à l'équilibre d'exploitation de la zone aéroportuaire.

L'objectif retenu par les partenaires est celui qui est présenté dans le rapport d'étude des conditions de viabilité économique de l'aéroport (*DGAC/Ienair*), qui fait état d'un nombre total d'emplois possibles en 2016 de 1 930 (comprenant les emplois directs, indirects et induits résultant de l'activité de la zone économique aéroportuaire) et l'injection dans l'économie locale de 132 M€. En 2010, ces chiffres étaient respectivement de 1 156 emplois et 80 M€.

Cet objectif, ambitieux mais nécessaire pour assurer l'équilibre de gestion de l'aéroport, ne pourra être atteint qu'à la condition expresse de l'organisation d'une synergie entre l'activité commerciale de transport de passagers, les activités industrielles et de services existantes et liées à la piste, et les nouvelles activités qui résulteront de la mobilisation des terrains et hangars cédés par la Défense.

Cela implique nécessairement qu'une impulsion financière forte soit donnée dès 2011, afin que soient réalisés très rapidement les aménagements nécessaires à l'homologation de l'aéroport civil d'une part, à l'accueil des nouvelles activités industrielles d'autre part.

Article 3 – Périmètre

La zone de redynamisation retenue correspond au territoire de l'agglomération de Nîmes métropole.

Article 4 – Durée

Le présent contrat prendra effet à compter de la date de signature pour une période de trois ans, qui pourra être prolongée par avenant pour une durée de deux ans.

Article 5 – Actions de restructuration

Axe 1- Consolider l'activité aéronautique

1.1 Assurer l'homologation et la certification de l'aéroport

Ces actions ont pour objectif d'assurer la nécessaire conformité des équipements aux normes et règlements en matière de sécurité (service SSLIA, contrôle aérien, clôture, équipements de la piste, mise aux normes de sécurité de l'aérogare...) applicables à l'aéroport civil, compte tenu de son activité et de sa classification. Cette conformité, qui entraînera la réalisation d'investissements d'aménagement et d'équipement, est nécessaire à l'homologation de la piste, ainsi qu'à la modernisation de l'aéroport, et par conséquent à la reprise et l'amplification des activités aéroportuaires transférées au gestionnaire civil.

1.2 Aménager les infrastructures de la zone économique aéroportuaire pour l'accueil des nouvelles activités industrielles et de services

Il est nécessaire de fournir aux entreprises susceptibles de venir s'installer sur la zone économique aéroportuaire les conditions optimales pour implanter leurs activités.

En matière de voirie, il s'agit de la mise en place d'un carrefour, de la signalisation et du jalonnement sur la voie permettant un accès sécurisé à la zone transférée, et notamment à la tour de contrôle et aux hangars dédiés aux activités économiques civiles.

En termes d'équipements de communication, il est nécessaire d'assurer le décroisement des réseaux civil et militaire de courants faibles.

Enfin, il conviendra de mettre en place un STAP qui permettra d'augmenter l'amplitude des heures de vol, notamment pour favoriser le développement des activités de formation en pilotage diurne et nocturne.

Axe 2- Créer un pôle d'entreprises aéronautiques

2.1 Aménager et équiper les locaux destinés à héberger les nouvelles activités économiques

Les entreprises s'installant sur la zone économique aéroportuaire disposeront de hangars ou locaux dédiés à leur activité. Elles recevront une aide pour aménager et équiper ces bâtiments afin qu'ils soient adaptés à leur activité, y compris pour ce qui concerne leur mise aux normes requise par la réglementation applicable aux installations classées pour la protection de l'environnement et aux établissements recevant du public.

2.2 Encourager la création d'emplois

Les entreprises s'installant sur la zone économique aéroportuaire recevront une aide pour chaque emploi en contrat à durée indéterminée qui sera créé.

Afin d'encourager l'implantation d'entreprises nouvelles sur la zone aéronautique et le parc MITRA, une action de prospection d'entreprises et d'information sur les atouts spécifiques de Nîmes-Garons sera lancée.

Axe 3- Créer l'Actiparc MITRA en contiguïté de la zone aéroportuaire

Afin de soutenir et pérenniser l'opération de redynamisation du bassin d'emploi de Nîmes-Garons, l'agglomération de Nîmes métropole a décidé la création d'une zone d'activités économiques sur les communes de Saint-Gilles et Garons, contiguë à la zone aéroportuaire. Cette zone, dénommée « Actiparc MITRA », sera aménagée sur une superficie de 160 hectares, dont 90 hectares utiles (sur lesquels 40 commercialisables dès 2011).

L'Actiparc MITRA aura vocation à héberger, sur quatre secteurs, des entreprises intervenant prioritairement dans les secteurs d'activités suivants :

- grappe d'entreprises sur les thématiques de la gestion des risques, énergies renouvelables et éco-construction
- maintenance et services aéronautiques
- logistique
- tertiaire

Le PLR sera sollicité pour aider à la réalisation des aménagements permettant à l'Actiparc d'être rapidement opérationnel pour l'accueil des entreprises et la création des emplois, en synergie avec la dynamique de développement de la zone aéroportuaire.

Article 6 – Contributions financières

Le plan local de redynamisation, conclu à hauteur de 13 M€, mobilise un soutien spécifique de l'Etat au titre des crédits PLR de 4 450 000 €.

Les collectivités territoriales pourront consolider les engagements de l'Etat par des concours financiers complémentaires permettant d'accompagner et de réussir les objectifs fixés. Notamment, pour faciliter la réalisation des projets immobiliers et la création d'emploi sur le périmètre du PLR, le conseil général pourra apporter un soutien financier particulier aux entreprises dans le cadre de ses règlements d'intervention. Les aides à l'aménagement des zones d'activités économiques seront aussi mobilisées pour l'aménagement des zones dédiées à leur implantation.

Le montant des contributions est défini dans le tableau des actions joint à la présente convention.

Des dotations supplémentaires sur les fonds européens seront également envisagées dans le cadre du présent plan, selon leurs critères d'éligibilité.

Article 7 – Validation des dossiers

Chaque projet fait l'objet d'un dossier d'opération, soumis aux procédures d'instruction et de programmation habituelles liées aux types de financement mobilisables.

Article 8 – Modalités de suivi

Un comité de suivi stratégique est constitué, sous l'égide du Préfet du Gard, pour assurer le contrôle et l'évaluation des mesures prévues au plan et définir les grandes orientations stratégiques liées à l'aménagement du site.

Il se réunit deux fois par an au minimum, ainsi qu'à la demande d'un des membres du comité.

L'animation, la coordination et le suivi du plan sont assurés par la Secrétaire générale de la préfecture du Gard, qui est désignée comme chef de projet.

Le comité de suivi stratégique, présidé par le Préfet du Gard, est composé des membres suivants :

- le Préfet de la région Languedoc-Roussillon ou son représentant
- le président du syndicat mixte de l'aéroport ou son représentant
- le président du conseil régional du Languedoc-Roussillon ou son représentant
- le président du conseil général du Gard ou son représentant
- le président de l'agglomération de Nîmes Métropole ou son représentant
- le président de l'agglomération du Grand Alès en Cévennes ou son représentant
- le délégué interministériel à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale ou son représentant
- la déléguée interrégionale aux restructurations de la défense ou son représentant
- le commandant de la base de défense ou son représentant
- le commandant de la base aéronautique navale ou son représentant
- le directeur de l'aviation civile sud-est ou son représentant
- l'administrateur général des finances, directeur départemental des finances publiques, ou son représentant
- les directeurs des services de l'Etat concernés (France Domaine, DDTM, DREAL, DIRECCTE,...)
- le délégué de l'aéroport civil

Le comité de suivi stratégique pourra s'adjoindre toute personne qualifiée en tant que de besoin.

Le secrétariat du comité sera assuré par le service chargé du développement économique à la préfecture du Gard.

A chaque réunion du comité de suivi sera réalisé un point de situation des opérations programmées, engagées, en cours et terminées.

Article 9 – Evaluation

Une évaluation de la mise en œuvre du PLR sera effectuée une fois par an par le comité de pilotage, en fonction des indicateurs de suivi et d'évaluation mis en place. L'opportunité d'une réorientation des actions et des moyens financiers disponibles sera, si nécessaire, examinée par les signataires.

L'évaluation se fondera à la fois sur des critères quantitatifs et qualitatifs. Une attention particulière sera accordée au :

- nombre d'emplois créés ou maintenus;
- nombre d'entreprises implantées ou développées;
- suivi des projets développés.

2. DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Trois études ont été conduites en 2009 et 2010 pour appréhender les conséquences du départ de la base aéronautique navale et de l'arrivée de nouvelles unités militaires.

- une première étude (*cabinet SEMAPHORES*), diligentée par le Préfet, a évalué les conséquences socio-économiques pour le bassin d'emploi de ces mutations, compte tenu des spécificités des diverses unités militaires et de l'imbrication actuelle des équipements militaires et civils.
- en parallèle, une étude (*cabinet FALQUE*) menée à l'initiative du syndicat mixte, exploitant de l'aéroport civil, a permis de cerner les implications domaniales et juridiques de la séparation entre la partie militaire et la partie civile.
- une troisième étude (*cabinet IENAIR*), pilotée par la direction générale de l'aviation civile, a étudié, à partir des conclusions dégagées par les études précédentes et des travaux menés par l'ensemble des partenaires institutionnels, les conditions de viabilité économique et les potentialités de la zone aéroportuaire.

Les impacts économiques et sociaux de la réorganisation de la carte militaire

Le départ de la base aéronautique navale (BAN), l'arrivée du 503^{ème} régiment du train, en provenance d'Aquitaine, et la création de la base de défense, ont des impacts significatifs :

EMPLOI

- La réorganisation entraîne le départ de personnels civils (fonctionnaires d'Etat et ouvriers civils) qui travaillaient au sein de la BAN, et de leurs familles. Ainsi, du fait

de la restructuration, le nombre de personnes potentiellement à la recherche d'un emploi sur le territoire a été estimé à 396 en 2009 (*source : étude SEMAPHORES*). En revanche, les effectifs militaires devraient rester stables, voire en légère augmentation.

- Le différentiel potentiel de masse salariale du fait de la composition socio-économique différente des populations militaires partant et arrivant est estimé à 16M€ (*source : étude SEMAPHORES*).

CONSOMMATION LOCALE / EDUCATION

- La consommation annuelle locale sera diminuée d'environ 10M€ dont 4M€ sur l'agglomération de Nîmes Métropole, du fait de l'écart des masses salariales (*source : étude SEMAPHORES*).
- Les effectifs scolaires diminueront du fait de la composition sociologique de la population militaire dans les nouvelles unités.

Nîmes-Garons : un site aéroportuaire avec de réels atouts

La gestion de la zone civile de l'aéroport a fait l'objet d'une « concession d'outillage public » entre l'Etat et la CCI de Nîmes de 1965 à janvier 2006. Par la suite, a été signée le 31 janvier 2006 une convention de mise à disposition (article L 221-1 du code de l'aviation civile) de la zone civile par l'Etat au syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes.

La gestion de l'aéroport, assurée jusqu'en décembre 2006 par la CCI, est confiée par le syndicat mixte, au terme d'une consultation, à VEOLIA Transport Airport en janvier 2007. Une convention tripartite DGAC – Syndicat Mixte – Défense est conclue à cette occasion. Cette convention définit notamment le partage des dépenses de fonctionnement et d'investissement et fixe les conditions d'exploitation.

L'aéroport accueille aujourd'hui des vols de la compagnie aérienne de transport de passagers Ryanair, sur trois lignes, à hauteur d'environ 200 000 passagers par an. Cette activité commerciale est adossée à une importante activité industrielle (maintenance d'aéronefs, maintenance d'hélicoptères) et de services (missions de transport rapides ou sanitaires, formation). L'ensemble de ces activités représentent 19 400 mouvements par an et génèrent 450 emplois industriels directs, et 680 en tout (directs et indirects).

Ce site aéroportuaire a de réels atouts qu'il convient de valoriser :

Au niveau technique :

- Aéroport en zone périurbaine, sans difficultés particulières d'approche, particulièrement apte à la formation des pilotes
- Aéroport équipé pour le vol aux instruments
- Piste d'une longueur de 2,4 km adaptée aux gros porteurs
- Installations de maintenance d'aéronefs et d'hélicoptères déjà sur site

Au niveau géographique :

- Situation géographique privilégiée, à 15 km de Nîmes et d'Arles
- A proximité immédiate de l'autoroute
- Au cœur d'une grande région touristique entre Provence, Camargue et Cévennes, sachant également que le Languedoc-Roussillon est la quatrième région touristique en France
- Conditions climatiques favorables aux activités aéronautiques

Au niveau des infrastructures :

- Qualité du service assurée par la rapidité d'accès à la piste
- Grande disponibilité de foncier, permettant l'implantation de nouvelles activités
- Connexité avec la future zone d'activités économiques Mitra

L'incertitude sur la pérennité de l'aéroport

Avec le départ de la Marine en juillet 2011, l'exploitation de la zone aéronautique sera de la seule compétence du gestionnaire civil. Le président du syndicat mixte sera l'autorité responsable de l'aéroport.

La reprise de l'aéroport par le syndicat mixte et la fin du partage des charges avec l'autorité militaire nécessiteront des investissements pour la sécurité, l'homologation de la piste aux normes civiles, la desserte du site, le décroisement des réseaux de télécommunications, mais aussi l'aménagement de la zone économique. Déduction faite des dépenses pouvant être financées par la taxe de sûreté, ces investissements représentent une charge nette de 3,15 M€ à court terme. A moyen et long terme, un investissement supplémentaire d'environ 12M€ sera nécessaire pour accompagner le développement économique de la zone.

Par ailleurs, la prise en charge en totalité des coûts de fonctionnement, jusque là assumés à 50 % par la Marine, sera désormais assurée par le syndicat mixte.

Ces charges de fonctionnement (2,2 M€ par an, desquels il faut toutefois retrancher les dépenses financées par la taxe de sûreté, pour 0,9 M€ environ) représenteront une forte augmentation du budget actuel du Syndicat Mixte.

De ce fait, une incertitude pèse sur la continuité de l'aéroport, tant pour le transport aérien que pour les activités industrielles et de services.

Il est donc indispensable que le futur exploitant civil soit aidé financièrement pour assumer la reprise de l'équipement, dans les meilleures conditions de continuité du service et de sécurité, pendant les premières années d'exploitation, en attendant que des activités économiques supplémentaires permettent à la zone aéroportuaire de bénéficier de ressources suffisantes pour assurer l'équilibre de gestion.

Les impacts en cas de fermeture totale de l'aéroport

Dans l'hypothèse de l'arrêt de l'exploitation des activités aéronautiques, notamment pour des raisons économiques, les impacts apparaîtraient sur trois niveaux :

- impacts directs : activités liées au fonctionnement de l'aérogare et des entreprises utilisant la piste, telles que la gestion et le développement de l'aéroport, le restaurant, les boutiques, la gestion des procédures d'embarquement, les parkings, la sécurité, l'avitaillement, les activités industrielles de maintenance, les diverses activités de services et de formation ;

- impacts indirects : les fournisseurs et les sous-traitants des entreprises utilisant la piste, les fournisseurs d'hébergement et de restauration pour les personnels navigants, les personnels en résidence lors des essais des avions, les élèves de l'école de formation, les loueurs de voiture, les collectivités territoriales pour la perception des taxes, notamment foncières ;

- impacts induits : les dépenses des salariés des entreprises utilisant la piste et de leurs familles, mais surtout les flux économiques générés par le trafic passagers, et notamment les dépenses des touristes, qui représentent 80 % du trafic. Cet impact serait d'autant plus fort que les flux de passagers sont dans leur très grande majorité des flux entrants, se traduisant donc par un apport de pouvoir d'achat à l'économie locale.

Ces impacts de la fermeture totale de l'aéroport pénaliseraient lourdement l'économie locale :

EMPLOI

- La perte nette de 450 emplois dans les entreprises travaillant directement avec les installations aéroportuaires
- La perte d'environ 230 emplois indirects
- La perte d'emplois induits dans le secteur de l'hébergement et des prestations touristiques (évalués à 454 emplois dans *l'étude DGAC/Ienair*)

CONSOMMATION LOCALE

- La perte de la consommation annuelle générée par les salariés des entreprises aéronautiques, estimée à 26 M€ (*source : étude DGAC/Ienair*)
- La perte de la consommation générée par les passagers des vols Ryanair, estimée à 46 M€ par an, dont 23 M€ pour le Gard (*source : étude DGAC/Ienair*)
- La perte de la consommation générée par les titulaires des emplois induits par les deux items précédents, estimée à 32 M€ (*source : étude DGAC/Ienair*)

TISSU ECONOMIQUE

- Outre la disparition des emplois, la disparition des entreprises entraînerait la perte de savoir-faire spécifiques et d'une valeur ajoutée territoriale forte (Sabena Technics, Avdef, Airways formation, etc ...)

FISCALITE LOCALE

- Une perte de 3% des recettes de TP de Nîmes Métropole, qui équivaut à 1,3M€

Les impacts en cas de maintien de l'aéroport

Quel que soit le scénario de son développement, l'aéroport joue un rôle important pour l'économie locale, tant en termes d'emplois que de flux monétaires. L'étude DGAC/IENAIR montre que l'impact économique de l'aéroport sera, à moyen et long terme, largement supérieur à son déficit d'exploitation actuel.

L'intégration du périmètre de l'ex zone BAN qui va être cédée à l'exploitant civil, combinée au lancement de l'Actiparc MITRA, devrait générer dans un délai de 5 ans un surcroît d'activité de 45 M€ et de plus de 600 emplois, sous réserve que les équipements indispensables à la restructuration et au développement de la zone soient réalisés.

Les hangars et terrains libérés représentent donc une opportunité à saisir pour l'économie locale car ils constituent un avantage concurrentiel pour l'aéroport par rapport à d'autres plates-formes, si toutefois les conditions d'accueil et d'implantation des entreprises sont facilitées dans le cadre du plan de redynamisation.

Perspectives de développement

L'offre de la nouvelle zone « ex BAN » est objectivement attractive, sous réserve des investissements nécessaires à sa valorisation, et présente des avantages spécifiques par rapport à de nombreuses plates-formes en Europe :

- Les hangars sont en bon état et adaptés à une utilisation par des avions moyens-porteurs jusqu'à l'A 320.
- La superficie des hangars avions est importante.
- Les installations offertes par l'aéroport, en particulier sa piste, sont attractives.

La présence de Sabena Technics et de l'unité d'entretien d'hélicoptères de la sécurité civile peuvent également être un atout, soit pour des synergies, soit pour des opérations de maintenance en lien avec les avions hébergés dans les hangars.

La diversité des acteurs qui sont partie prenante au projet de « l'ex zone BAN » est une force et chacun peut jouer un rôle pour en assurer le développement :

- Connaissance de besoins d'implantation particulières
- Réseaux spécifiques
- Moyens particuliers (aides financières ou structures de promotion par exemple)

Il faut donc mettre en place une organisation pour valoriser ces interrelations, dans un souci d'efficacité opérationnelle.

Au profit d'une indispensable augmentation des recettes, les actions suivantes sont envisagées :

Pour les recettes aéronautiques :

- Le démarchage de nouvelles compagnies aériennes
- L'augmentation des mouvements, à rechercher dans de nouvelles activités de services aéronautiques, telles la formation, profitant des disponibilités en foncier et des atouts spécifiques du site
- La recherche à plus long terme d'une collaboration entre les aéroports de Montpellier et de Nîmes, de manière à ce qu'ils se confortent plutôt qu'ils ne se concurrencent.

Pour les recettes extra-aéronautiques (domaniales) :

- La valorisation du foncier existant et potentiel, de manière à augmenter les surfaces pouvant accueillir des entreprises et à diversifier les activités.

L'étude DGAC/Ienair propose les secteurs d'activités potentielles suivants :

- des secteurs d'activités à poursuivre et à amplifier : maintenance, formation, ...
- des secteurs non aéronautiques à envisager : une zone d'activités économiques (MITRA), centrée sur des thématiques spécifiques (prévention et protection des risques naturels et technologiques, activités liées à l'aéronautique, transport multi-modal), un parc photovoltaïque, ...
- des projets de long terme : accueil de l'aviation de loisirs, sous toutes ses formes, création d'un stade aérien, ...

Il n'en reste pas moins que toutes les pistes de développement de la zone aéroportuaire de Nîmes-Garons sont étroitement dépendantes des efforts financiers consentis à court terme par les partenaires institutionnels pour compenser les charges nouvelles découlant de la restructuration du site et pour parvenir rapidement à l'équilibre de gestion de l'équipement.