

Revue de presse

Journal : Le Bilan

Date : 18 février 2025

Abo **Aéronautique**

À Payerne, le parc technologique de l'Aéropôle peine à décoller

Le site a du mal à convaincre les entreprises de s'implanter dans la Broye. Il prévoit de nouvelles infrastructures et planche sur un nouveau business plan.



Jean-Philippe Buchs

Publié: 18.02.2025, 08h04



Payerne Airport, au coeur du parc technologique Aéropôle, a comptabilisé 1864 mouvements d'avions en 2024. Il en faudrait 2500 pour parvenir à l'équilibre financier.

DR

C'est une région périphérique qui rêve de devenir un centre de l'industrie aéronautique. Payerne (VD), devenue une cité-dortoir depuis l'afflux des ressortissants lémaniques fuyant des loyers hors de prix, et la Broye, jalonnée de centres logistiques et d'entrepôts, ont uni leur destin pour créer swiss aeropole en 2017. Cette société anonyme, dont les actionnaires sont la Commune de Payerne pour 56% et la Communauté régionale de la Broye (Coreb) pour 44%, s'occupe de la promotion et du développement du parc technologique Aéroport et exploite par délégation les activités civiles de Payerne Airport.

Objectif: positionner la région avec des activités à forte valeur ajoutée sur une superficie de 400'000 mètres carrés pouvant accueillir jusqu'à 1600 emplois. Le défi à relever est de taille. Et rien n'est facile.

La zone Aéroport I est prévue pour des entreprises actives dans la maintenance aéronautique ou qui ont besoin d'un accès direct au tarmac pour tester leur technologie. Elle est occupée par Destinus (drones et propulsion à hydrogène), Boschung (maintenance de surface et machines de déneigement) et un bâtiment administratif comprenant un centre d'affaires (28 sociétés), ainsi que par les services aéroportuaires de Speedwings. Si l'Aéroport I est quasiment plein, avec un taux d'occupation de 80%, il reste désormais à trouver des entreprises pour les parcelles encore disponibles (100'000 mètres carrés).

Deux projets ne se sont pas concrétisés

La zone Aéroport II vise à attirer en priorité des acteurs ayant un lien direct avec l'aéronautique, et d'autres branches industrielles et de services à forte valeur ajoutée. Le Groupe E est l'unique société présente. Deux projets ne se sont pour l'instant pas concrétisés. Spécialisée dans la sous-traitance de mécanique de précision pour

l'industrie automobile, Supra Group avait signé en 2021 un achat à terme pour acquérir une parcelle de 32'000 mètres carrés avec l'intention de construire une usine en 2026. Mais le contrat n'a toujours pas été exécuté.

Développé par Losinger Marazzi afin d'offrir des surfaces locatives et industrielles à des entreprises sur 8000 mètres carrés, le projet Envergure est aussi au point mort. Le permis de construire est arrivé à échéance en septembre 2024. Le groupe bernois n'a pas réussi à attirer suffisamment de locataires pour commencer la construction du bâtiment. Une bonne nouvelle toutefois, l'implantation annoncée de Charmag (fabrication de charnières et de produits métallurgiques) pour 2026. Sur les 250'000 mètres carrés de la zone II, seulement 20'000 mètres carrés sont occupés.

«Ces dernières années, le Covid et les incertitudes économiques et géopolitiques ont cependant joué un rôle négatif.»

Christel Losey Mosimann, codirectrice de la Coreb

Codirectrice de la Coreb, Christel Losey Mosimann reste confiante. «Il faut faire preuve de patience et de persévérance. Notre objectif est toujours d'attirer des entreprises de qualité. Ces dernières années, le Covid et les incertitudes économiques et géopolitiques ont cependant joué un rôle négatif.» Face à cet échec partiel, un nouveau business plan est à l'étude pour les cinq prochaines années.

Les pertes s'accroissent

Le premier volet concerne les infrastructures: revoir les flux entre les aéronefs et les véhicules, construire une nouvelle voie de roulage pour les avions, etc. Selon la Municipalité de Payerne, la situa-

tion des zones ne répond plus aux exigences légales, ni aux attentes des entreprises du domaine de l'aviation.

La valorisation des terrains restants de l'Aéropôle II est un point clé. Tout en conservant la possibilité de vendre des parcelles, la Commune envisage d'en louer par le biais des droits distincts et permanents (DDP). Ce n'est pas tout: une autre phase de développement prévoit de continuer d'équiper cette zone et de construire un parking en silo. Au total, les investissements atteignent 27 millions de francs, dont 10 millions de francs dans un délai relativement court.

Le second volet vise à assurer la pérennité de swiss aeropole. Depuis sa création en 2017, les pertes s'accumulent. Au point que la Commune de Payerne a dû post positionner un prêt afin d'éviter que son conseil d'administration ne doive saisir un juge pour surendettement. De quelle ampleur sont les déficits? «Nous ne partageons pas les résultats d'une société privée», répond par mail la conseillère municipale Monique Picinali.

Dans un article de juin 2024, le quotidien «24 heures» indiquait que les titres de swiss aeropole affichaient une dépréciation de 960'000 francs dans les comptes 2023 de la Commune. «Le capital-actions et les réserves ont été absorbés par les pertes reportées», relevait le syndic de l'époque, Eric Küng. Curieusement, cette situation n'a jamais soulevé l'intérêt du Conseil communal (législatif).

Le financement au cœur des préoccupations

Le financement de swiss aeropole figure donc au cœur des préoccupations. Les revenus liés à la gestion du trafic civil ont augmenté parallèlement à la hausse des mouvements d'avions (de 296 en 2017 à 1864 en 2024). «C'est réjouissant, mais il nous en faudrait 2500 pour parvenir à l'équilibre financier», constate Massimo Fiorin, directeur de swiss aeropole. Couvrir les charges de fonctionnement est d'autant plus difficile que les activités de promotion du parc technologique ne sont financées que par une subvention an-

nuelle de 250'000 francs, versée par le Service de la promotion de l'économie et de l'innovation du canton de Vaud. «La rémunération de ce travail fait actuellement l'objet de discussions. Il faut trouver une solution pérenne», explique Christel Losey Mosimann.

L'avenir de l'Aéropôle se joue dans les prochains mois.
