

**ETUDE DE MARCHE ET D'ORGANISATION
POUR L'EXPLOITATION DE L'AERODROME
DE VALENCE-CHABEUIL**

Pour le Conseil Général de la Drôme

SOMMAIRE

I.	INTRODUCTION	4
II.	CONJONCTURE ACTUELLE DU TRANSPORT AERIEN	5
II.1.	CONJONCTURE AERONAUTIQUE INTERNATIONALE ET EUROPEENNE.....	5
II.2.	CONJONCTURE AERONAUTIQUE NATIONALE	5
II.3.	TRANSPORT AERIEN REGIONAL	6
II.4.	LES COMPAGNIES A BAS COUT.....	6
II.5.	L'ACTIVITE FRET.....	7
II.6.	L'AVIATION D'AFFAIRES – AVION TAXI	8
II.7.	AUTRES TYPES D'ACTIVITES	9
II.7.1.	Offre touristique	9
II.7.2.	Aviation générale	9
II.7.3.	Activités domaniales	9
II.7.4.	Accueil de sociétés aéronautiques (maintenance, pièces détachées) ...	9
II.7.5.	Aérovillage (village aéronautique, air park)	9
II.8.	COMPLEMENTARITE ET CONCURRENCE AEROPORTUAIRE.....	10
II.9.	MENACES – OPPORTUNITES POUR LES AEROPORTS.....	11
III.	ETAT DES LIEUX ACTUEL DE LA PLATE-FORME.....	12
III.1.	POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT – ETAT DES LIEUX	12
III.1.1.	Présentation de l'aérodrome.....	12
III.1.2.	Diagnostic global	14
III.1.2.1.	Météorologie du site	15
III.1.2.2.	Topographie.....	16
III.1.2.3.	Accessibilité aérienne	17
III.1.2.4.	Accessibilité terrestre	18
III.1.2.5.	Urbanisation autour de l'aéroport.....	19
III.1.2.6.	Espace disponible, emprise domaniale	21
III.1.2.7.	Evolutivité de la plate-forme	21
III.1.2.8.	Dynamique locale et contexte socio-économique	22
III.1.2.9.	Accueil – Restauration	23
III.1.2.10.	Infrastructures actuelles	23
III.1.2.11.	Intégration dans son environnement	25
III.2.	BILAN DU DIAGNOSTIC	25

IV.	POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT–AXES D’ACTIVITES PERTINENTS.	26
IV.1.	COMPLEMENTARITE ET CONCURRENCE AEROPORTUAIRE	26
IV.2.	ACTIVITES ENVISAGEABLES RETENUES SUITE A NOS CONTACTS	27
IV.3.	RECOMMANDATIONS.....	27
IV.4.	SYNTHESE.....	28
V.	PRESENTATION DES SCENARIOS	29
V.1.	SCENARIO « DE FERMETURE »	29
V.2.	SCENARIO « DE BASE ».....	30
V.3.	SCENARIO « DE MODERNISATION ».....	31
V.4.	SCENARIO « DE DEVELOPPEMENT ».....	33
VI.	EVALUATION DES COMPTES D’EXPLOITATION.....	35
VI.1.	RETOMBEES ECONOMIQUES.....	35
VI.2.	ESTIMATION ET EVOLUTION DU COMPTE D’EXPLOITATION	36
VI.2.1.	Comptes d’exploitation envisageables.....	36
VI.2.2.	Comptes d’exploitation du scénario « de base ».....	38
VI.2.3.	Compte d’exploitation du scénario « de modernisation ».....	39
VI.2.4.	Compte d’exploitation du scénario « de développement ».....	40
VI.2.5.	Comparatif financier des résultats d’exploitation	41
VII.	CHOIX DE SCENARIOS.....	42
VII.1.	SCENARIO RECOMMANDE PAR CAT’SUD	42
VII.2.	SCENARIO RETENU PAR LE CONSEIL GENERAL.....	42
VIII.	SCHEMAS D’ORGANISATION	43
VIII.1.	PRESENTATION.....	43
VIII.2.	ACTIVITES	43
VIII.3.	IDENTIFICATION DES BESOINS HUMAINS ET MATERIELS	44
VIII.4.	INVESTISSEMENTS	45
VIII.5.	ESTIMATION ET EVOLUTION DU COMPTE D’EXPLOITATION	45
VIII.6.	PROPOSITION D’AMENAGEMENT DES DIFFERENTS ESPACES	46
VIII.7.	PROPOSITION D’AMENAGEMENT EN DARSEES	48
IX.	CONCLUSION	51

I. INTRODUCTION

Par délibération du 15 mai 2006, l'Assemblée Départementale a autorisé le Président du Conseil Général de la Drôme à signer la convention de transfert de l'aérodrome de Valence-Chabeuil pour en acquérir la propriété.

Le gestionnaire pour l'exploitation et l'aménagement de l'aérodrome est le Syndicat Mixte, composé à parité du Conseil Général et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Drôme.

L'aérodrome de Valence-Chabeuil n'a plus de lignes régulières depuis les années 1980. Cependant, il est souvent sollicité pour l'accueil de petits charters.

L'aérodrome a l'avantage d'être à proximité d'importantes infrastructures routières (A7 et A49) et ferroviaires (gare TGV). Il bénéficie aussi de la proximité avec le complexe aéronautique et ferroviaire de Lyon St-Exupéry.

En 2005, l'aérodrome a pris contact avec des compagnies à bas coût, mais il en est ressorti la nécessité d'une réhabilitation des infrastructures actuelles.

Une étude de faisabilité pour l'accueil d'un B737-800 effectuée en 2005 par le SSBA Sud-Est a mis en évidence au niveau des installations aéroportuaires la nécessité:

- d'entreprendre des travaux,
- de mettre en conformité par rapport à la réglementation,
- d'adapter l'infrastructure pour l'accueil de compagnies bas coût,

Ces investigations ont fait ressortir un programme d'investissements très lourd.

En 2007, le Conseil Général a lancé la présente étude afin de connaître les potentialités de l'aérodrome en termes de marché et de schémas d'organisation.

L'objectif est de réaliser une étude de marché pour déterminer le positionnement et le potentiel de développement de l'aérodrome de Valence-Chabeuil, complétée par une approche financière.

Tout d'abord, cette étude présentera la conjoncture actuelle du transport aérien et se décomposera ensuite en six parties :

- **un état des lieux** de la plate-forme dans son état actuel et un recueil de données locales,
- **le potentiel de développement** permettant la détermination des axes d'activités pertinents pour le développement et l'élaboration de scénarios de développement,
- la présentation de différents **scénarios envisageables** pour le futur de la plate-forme,
- **l'estimation et l'évolution du compte d'exploitation** de l'aéroport qui sont établies en prenant en compte les produits et les charges ainsi que **les retombées économiques** pour le territoire qui sont décomposées entre l'impact direct, l'impact indirect et l'impact induit ,
- **le choix du scénario** fait par le Conseil Général de la Drôme,
- **le schéma d'organisation du scénario choisi** en identifiant les besoins humains, matériels, les investissements, l'estimation et l'évolution du compte d'exploitation ainsi que les différents types d'aménagements possible.

II. CONJONCTURE ACTUELLE DU TRANSPORT AERIEN

II.1. CONJONCTURE AERONAUTIQUE INTERNATIONALE ET EUROPEENNE

Ces 10 dernières années, le transport aérien mondial a subi une succession de crises, avec en particulier les attentats du 11/09/2001, la guerre en Irak ou encore l'épidémie de SRAS.

Cependant, depuis 2004, le **trafic mondial** de passagers connaît un **fort rebond**. Les données 2007 confirment la tendance (+ 5,9 % entre juillet 2006 et juillet 2007). A plus long terme, Airbus prévoit une croissance moyenne de 5,3 % par an jusqu'en 2023 soit un quasi doublement du trafic en 5 ans.

En particulier, le trafic international **intra-européen** est **très dynamique**, notamment grâce à l'effet des compagnies à bas coût.

Les prévisions de croissance du marché (croissance annuelle moyenne estimée pour la période 2006-2023) sont les suivantes :

- Domestique Europe centrale : + 6,1 %
- Domestique Europe occidentale : + 4,1 %
- Europe centrale / Europe occidentale : + 6,8 %.

II.2. CONJONCTURE AERONAUTIQUE NATIONALE

Les vols de compagnies à **bas coût** représentent :

- **16,3 %** des vols en Europe,
- **83 %** de la croissance du trafic aérien.

La **France** est seulement le **4^{ème} pays d'Europe** en nombre de départs journaliers de vols bas coût intra-européens, derrière le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Italie.

La conjoncture nationale semble favorable. Les dernières données DGAC sur la période de janvier à août 2007 tablent sur une **hausse globale** du trafic aérien de **6,7 %**, une hausse du **trafic international** de **8,2 %** et une légère hausse du **trafic national** de **+ 1,1 %**.

La comparaison des données sur le trafic de 2006 par rapport à 2005 montrent :

- une stagnation des **liaisons radiales** : + **1,53 %**
- une progression des **liaisons transversales** : + **4,71 %**
- une progression des **liaisons France – Union Européenne** : + **6,48 %**.

40 % du trafic au départ des régions est du trafic international réalisé en point à point.

Il ne faut donc plus raisonner en termes de trajets sur Paris pour répondre à la demande des voyageurs. Il faut raisonner à la fois en terme de **trafic émissif** (les habitants de la Drôme/Ardèche voyagent) et de **trafic réceptif** (les touristes et autres voyageurs étrangers viennent dans la Drôme/Ardèche).

II.3. TRANSPORT AERIEN REGIONAL

La plupart des **grands aéroports européens** seront **saturés** d'ici 2020. Dans ce contexte, les **aéroports régionaux** prennent toute leur importance.

La clientèle a désormais tendance à éviter la **concentration de trafic** des grands aéroports au profit du « point à point ». Celui-ci devient donc le **complément** des plates-formes de correspondance.

Les besoins de la clientèle avion évoluent : les passagers sont à la recherche de **rapidité, commodité et efficacité**.

L'avenir est donc à la **dilution, la dispersion du trafic**.

Prenons comme exemple l'aéroport de **Beauvais-Tillé** : plus de 25 % des déplacements sont d'ordre professionnel. La plate-forme est devenue en quelques années le **3^{ème} aéroport parisien** en accueillant en très grande partie des compagnies à bas coût.

Valence pourrait jouer un rôle comparable par rapport à **Lyon** : il s'agirait alors d'un **complément** au positionnement de Grenoble par une nouvelle offre. L'aérodrome pourrait assurer la desserte de la population du **sud de l'agglomération lyonnaise**.

Lyon est la capitale de la Région Rhône-Alpes et pourtant il n'y a qu'**un seul aéroport commercial**, celui de Lyon St-Exupéry qui est déjà saturé à certaines heures (statut d'aéroport coordonné).

En Europe, la plupart des grands centres économiques sont desservis par 2 aéroports minimum. Il y en existe 5 à Londres.

Il faut également garder à l'esprit que le **touriste** transporté par la **voie aérienne** représente un **fort pouvoir d'achat** et une **consommation de services importante** (transport, logement, restauration, animation,...).

II.4. LES COMPAGNIES A BAS COUT

Le phénomène des compagnies à bas coût est né dans les années 1970 avec Southwest, avant la dérégulation américaine.

En Europe, 40 ans après, plus de 60 compagnies à bas coût existent. Elles sont basées essentiellement en Grande Bretagne, Allemagne, Hollande, Belgique, Pays Baltes, etc...

Il s'agit d'un **phénomène sûr et durable** qui dynamise les plates-formes secondaires et crée de nouveaux courants d'échanges.

Pour attirer les compagnies à bas coût, il faut **promouvoir l'attractivité du territoire environnant**. Les valeurs recherchées par ces compagnies et leurs clients d'Europe du nord sont :

- l'**authenticité** du territoire, la sécurité et la qualité de vie,
- la disponibilité d'un **patrimoine naturel préservé**,
- la disponibilité d'un **immobilier de tradition**,
- la **gastronomie**, la viticulture, la présence de marchés de plein vent,
- le **climat** (lumière plus que chaleur),
- les **traditions** et culture biologique, curiosités locales.

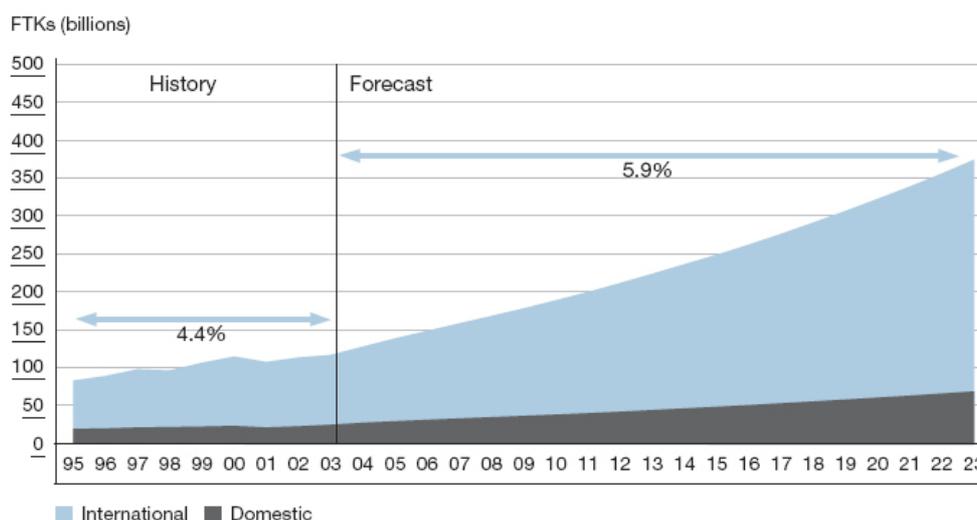
En France, **15 compagnies à bas coût** opèrent actuellement, sur **30 aéroports secondaires**.

La présence de ces compagnies a un **effet « publicitaire »** sur l'accessibilité de la région et son rayonnement européen. Il y a des retombées indirectes pour l'ensemble du tourisme régional.

II.5. L'ACTIVITE FRET

La hausse du coût du transport routier a entraîné un **fort développement du fret aérien**.

Cargo traffic development



Source : Airbus GMF

Les prévisions tablent sur une **croissance globale du marché mondial de 6,5 % par an** en moyenne sur la période 2006 – 2025 et sur une croissance moyenne annuelle de **5 %** sur le marché **intra-européen**.

Le **fret de niche** est adapté aux aéroports secondaires. Il s'agit du développement de liaisons réalisées en **petits modules** de façon régulière. Ce nouveau type de fret bénéficie de la forte évolution de la **vente en ligne** sur Internet et de la volonté de **diminuer les délais de livraison**.

II.6. L'AVIATION D'AFFAIRES – AVION TAXI

Ce marché est en pleine évolution. Il permet le développement d'un **trafic adapté** aux dimensions des **petits aéroports**.

L'aviation d'affaires est au seuil de **grandes transformations** sous les effets conjugués :

- du développement de la **multipropriété**,
- de la **construction d'avions d'affaires** à réaction de nouvelle génération ("Very Light Jets" ou VLJ), **peu coûteux**,
- au développement de **nouveaux modes de commercialisation** (vente au siège).

Les « *Very Light Jets* » ou VLJ présentent les caractéristiques suivantes :

- Masse Maximale de Structure au Décollage, MMSD <4.600 kg
- Longueur de piste < 1.000 m
- Rayon d'action > 1.800 km
- Altitude de croisière entre 19.000 ft et 41.000 ft
- Vitesse de croisière comprise entre 350 et 390 kts
- Capacité : 4 à 8 passagers
- Prix : 1 à 3 millions de \$ (Cessna CJ1 : 4,3 millions \$).

Quelques exemples de VLJ :



Eclipse 500 (Eclipse Aviation)



Adam 700 (Adam Aircraft)



Citation Mustang (Cessna)

L'aviation d'affaires est à la portée des **PME et PMI** et, plus généralement, d'un public beaucoup plus vaste qu'autrefois.

Ces nouveaux types d'avion créeront sur les **petites et moyennes plates-formes** une nouvelle **mobilité, multidirectionnelle**, à la dimension d'une **économie** de plus en plus **globalisée**. Ils mettront en évidence la possibilité de se soustraire à l'utilisation des grands aéroports.

II.7. AUTRES TYPES D'ACTIVITES

Sur les aéroports secondaires, de nombreuses activités peuvent être développées.

II.7.1. Offre touristique

Ce type d'offre nécessite le **développement de partenariats** avec des *Tour Operators* et la mise au point de séjours alliant pilotage, circuits aériens, et/ou culture, gastronomie, ... prenant en compte l'accompagnant...

Il est également possible de développer des **séjours formation** ou perfectionnement aéronautiques très prisés par les pilotes français et étrangers.

II.7.2. Aviation générale

L'aviation générale connaît une **stagnation du nombre de licenciés** (brevet de pilotes) en France, qui sont environ 47 000 à ce jour. Cependant, il y a une forte demande de formation et d'**implantation d'aéronefs privés** dans la Région.

L'activité ULM connaît, quant à elle, une forte progression : le nombre de licenciés a été multiplié par quatre ces dix dernières années (8 800 en 2006), le nombre d'appareils a été multiplié par 14 sur la même période (5 600 appareils en 2006).

De plus, la décentralisation laisse entrevoir la perspective de fermeture de terrains et donc le **développement d'un marché potentiel**.

Cependant, le développement de ce type d'activité nécessite la **construction de hangars**.

II.7.3. Activités domaniales

Les activités domaniales regroupent les possibilités d'**hébergement**, de **restauration**, ainsi que la présence de **centres d'affaires** et de **hangars**.

II.7.4. Accueil de sociétés aéronautiques (maintenance, pièces détachées)

Selon le nombre d'aéronefs basés ou transitant par l'aérodrome, une **activité de maintenance** peut être mise en place. Elle nécessite alors l'**accueil d'entreprises**.

II.7.5. Aérovillage (village aéronautique, air park)

Le concept d'Aérovillage est né aux USA et s'est développé en France ces dernières années. Il s'agit de la construction de **villas résidentielles privées** (entre 3 000 et 5 000 m²) avec **hangars** et **taxiways individuels** de raccordement à la piste.

400 aérovillages existent aux USA. Les premiers apparus en France sont Vendée Air park, Atlantique Air Park, Vannes, Biscarosse...

II.8. COMPLEMENTARITE ET CONCURRENCE AEROPORTUAIRE

On prend l'avion pour **gain de temps**. Il est donc très différent d'atterrir à 30 mn ou à 1h de « chez soi ».

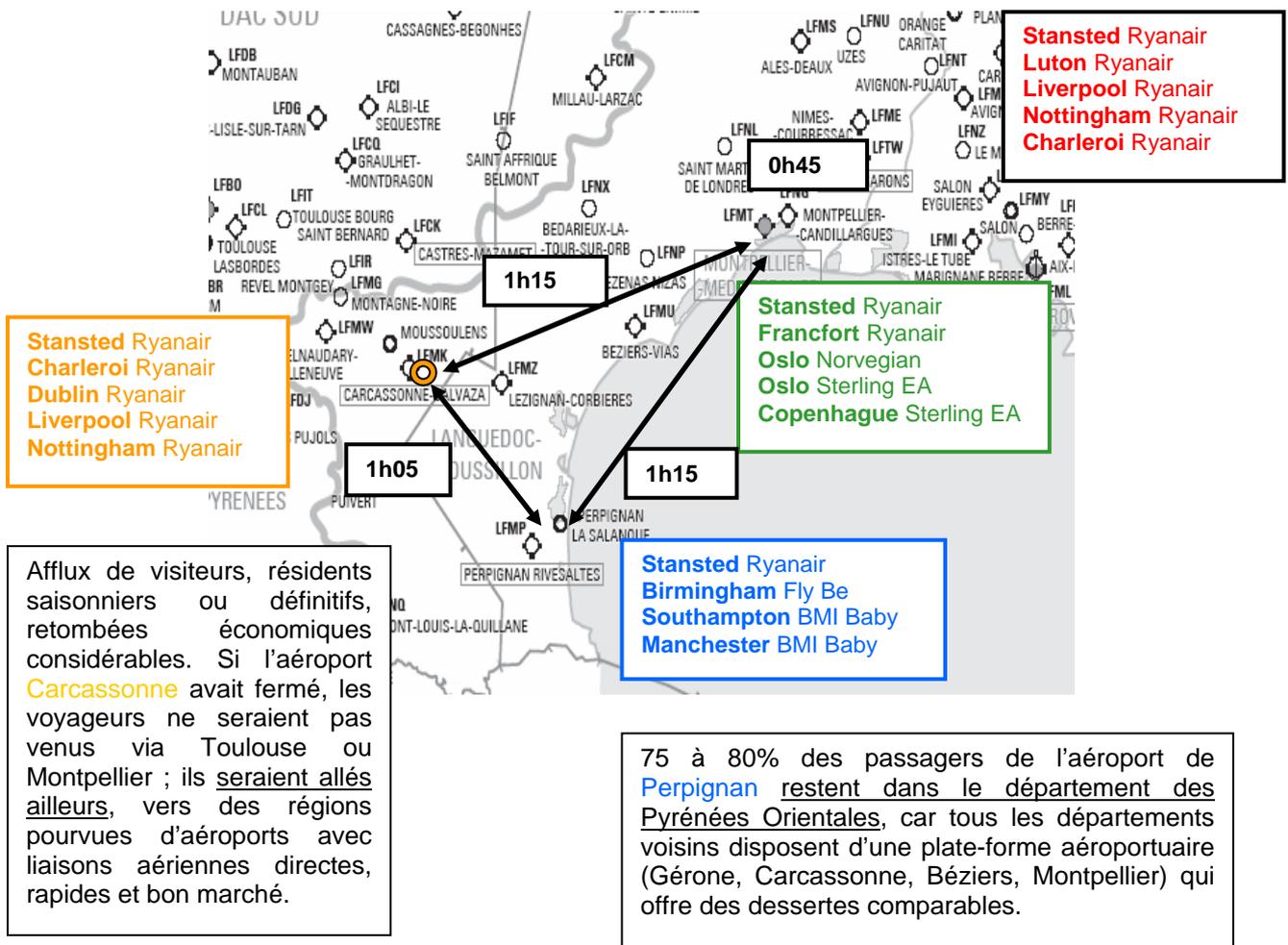
Un réseau aéroportuaire dense et qui s'adapte aux nouvelles attentes de la **clientèle aérienne**, qui voyage de **plus en plus souvent** mais de **moins en moins longtemps**.

Tout aéroport est un moyen d'indépendance qui permet à un "territoire" de s'ouvrir à l'Europe et au monde, selon ses besoins.

La voie de l'autonomie a permis à Beauvais, Carcassonne, Bergerac, Limoges, Gérone, Charleroi, ... de connaître une croissance spectaculaire ces dernières années.

Voici un exemple des aéroports de Languedoc-Roussillon (Carcassonne, Nîmes, Perpignan, Montpellier).

Béziers devrait également apparaître en 2008 sur cette carte.



En 2002, un rapport du Conseil Economique et Social a donné les critères de définition des « **aéroports de proximité** » :

- de **dimension moyenne**,
- **proche** des grands centres de consommation,
- dans des **zones en développement** économique ou touristique ;
- fonctions principales :
 - **complémentarité** avec un aéroport à quasi-saturation
 - **potentiel de développement** économique ou touristique
 - participation au **maillage** du territoire (en matière de transport) ;
- **soutenus** par l'ensemble des acteurs locaux travaillant en collaboration,
- « aéroports satellites » en Allemagne, "Reliever Airports" aux Etats-Unis.

II.9. MENACES – OPPORTUNITES POUR LES AEROPORTS

Le **patrimoine aéronautique** du territoire trouvera tôt ou tard son utilité : il est un moyen d'**indépendance** et d'**ouverture**, il permet d'éviter les déséquilibres économiques de la centralisation des flux. Cependant :

- **L'évolution de la réglementation** (certification AFIS, certification OACI, sûreté, environnement) risque d'être un frein au développement des petits et moyens aéroports dont la mise aux normes aura déjà un coût important.
- La **décentralisation** est une menace pour le maintien de nombreux aérodromes français, le marché sera plus important pour ceux qui perdureront.
- Les **Délégations de Service Public** et l'arrivée **d'opérateurs privés** (Vinci, Keolis, Veolia, étrangers...) sur le marché va mettre en concurrence les aéroports.
- La **concurrence intermodale** « radiale » avec le développement des autoroutes et des lignes à grande vitesse (LGV) est aussi à prendre en compte.
- D'autres aspects comme les variations du coût du pétrole, le « Grenelle de l'environnement » et d'autres enjeux écologiques peuvent aussi être des menaces pour les aéroports.

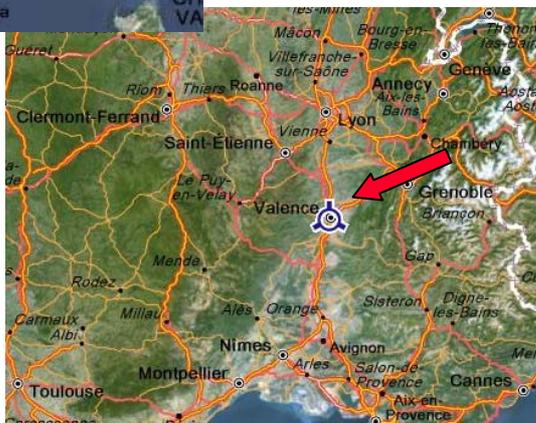
III. ETAT DES LIEUX ACTUEL DE LA PLATE-FORME

III.1. POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT – ETAT DES LIEUX

III.1.1. Présentation de l'aérodrome



L'aérodrome se situe dans le sud-est de la France, au milieu de la grande plaine dégagée de Valence, sur la vallée du Rhône qui mène vers la Méditerranée.



L'aérodrome est équipé :

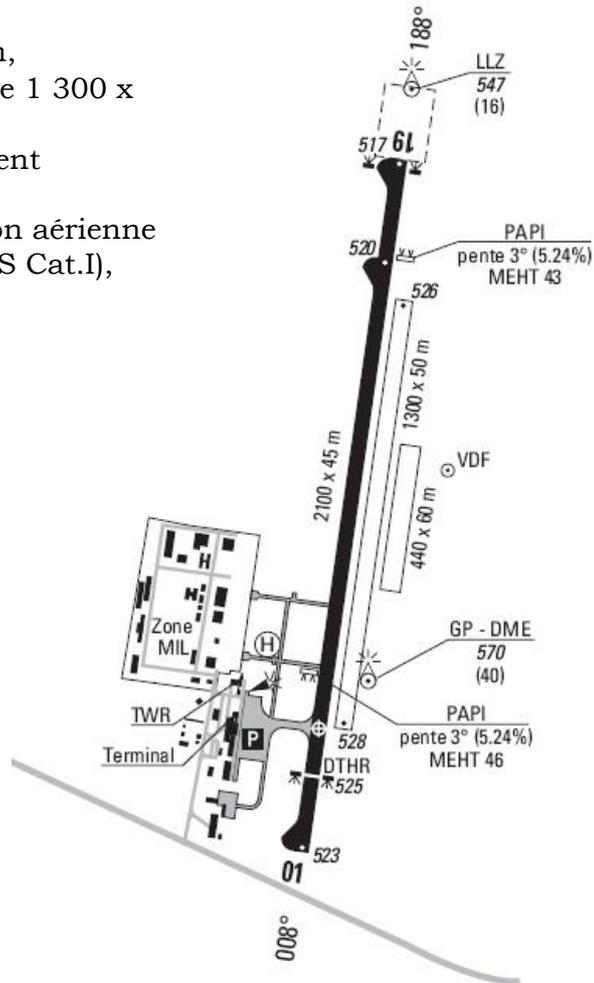
- d'une piste revêtue de 2 100 x 45m,
- de deux bandes gazonnées (l'une de 1 300 x 50 m, l'autre de 440 x 60m),
- de 16 000 m² d'aire de stationnement aéronaves,
- d'équipements d'aide à la navigation aérienne (balisage lumineux HI, BI, PAPI, ILS Cat.I),
- d'une aérogare de 530 m²,

Sur ce terrain, il y a de l'aviation :

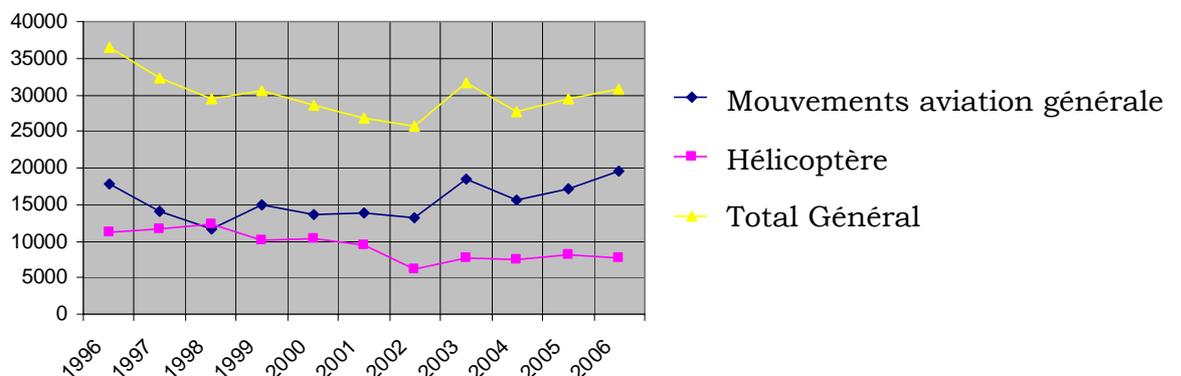
- de loisirs
- d'affaires
- militaire
- de sécurité civile

Le contrôle d'aérodrome est assuré par les services de l'Aviation Civile.

Il y a 324 emplois sur le site dont 250 pour le GAMSTAT (Groupement AéroMobilité de la Section Technique de l'Armée de Terre).

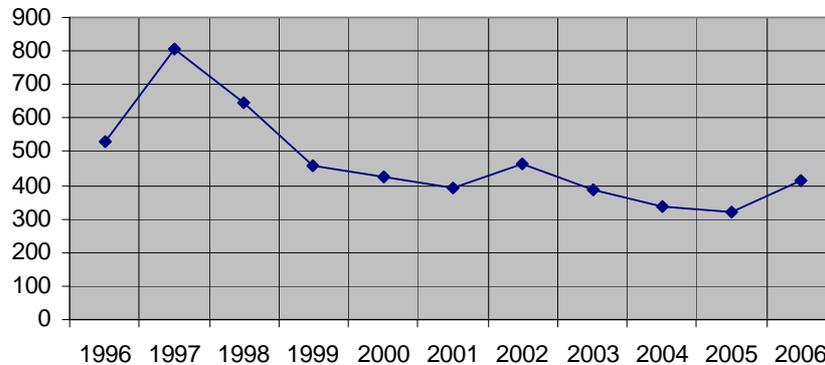


Le nombre de mouvements total stagne autour de 30 000 mouvements par an sur la période de 1996 à 2006. Le trafic des hélicoptères (courbe rose) baisse sensiblement alors que le trafic d'aviation générale (courbe bleue) augmente depuis 2002.



Les **mouvements commerciaux** sont en baisse depuis 1997. Ils ne représentent plus que **1,6 %** du trafic total soit 1 800 passagers en 2006.

MOUVEMENTS COMMERCIAUX



4,5 ETP (Equivalent Temps Plein) salariés de la CCI de la Drôme sont mis à la disposition du Syndicat Mixte de la manière suivante :

- 1/2 ETP est en charge de la **Direction** de l'aéroport et de l'encadrement,
- 1 ETP est **responsable d'exploitation** (Management d'équipe, interface avec les associations, entreprises, fournisseurs, clients, suivi de la comptabilité, tâches d'exploitation courantes (avitaillement, encaissement des taxes...))
- 3 ETP sont **employés polyvalents** (avitaillement, entretien des espaces extérieurs, préparations diverses...), et sont tous agréés pompiers d'aérodrome :
 - **électricien**
 - **avitailleur**
 - **pompier**

Le personnel de la DGAC compte **5 contrôleurs, 1 responsable et 1 ouvrier**. Il s'agit de l'équipe minimum pour la navigation aérienne.

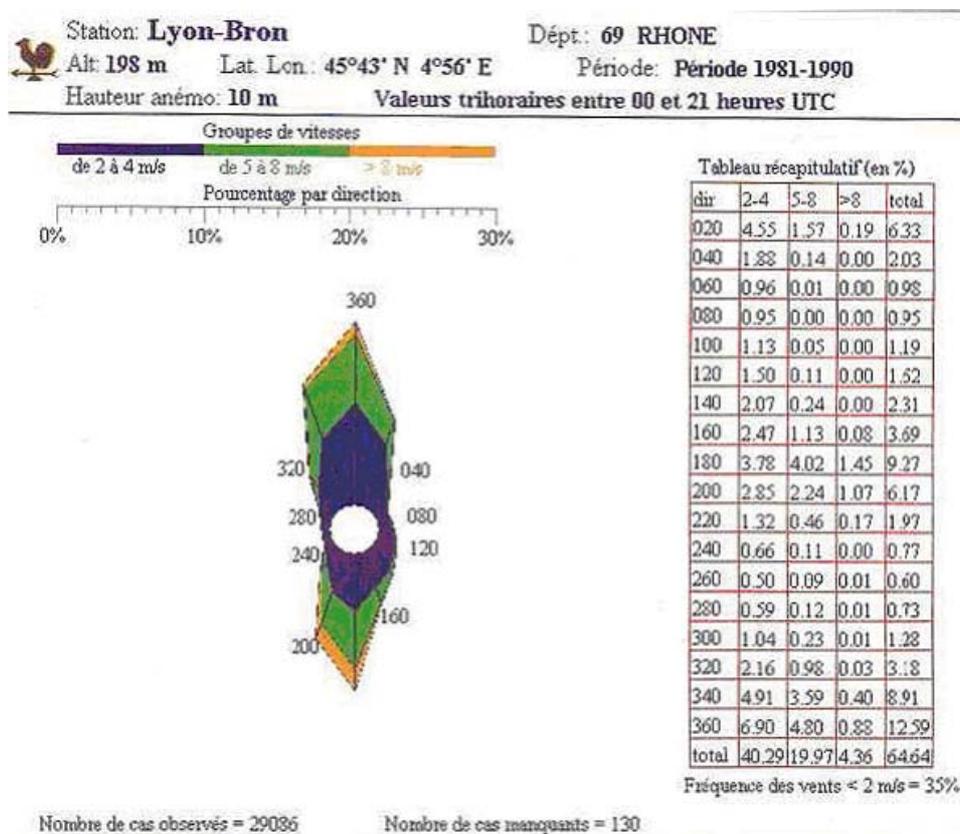
III.1.2. Diagnostic global

Le diagnostic global de l'état des lieux de l'aéroport de Valence-Chabeuil a été établi notamment à partir de la visite technique effectuée sur site le 10 mai 2007 et s'appuie sur les entretiens avec la DGAC et les expertises disponibles. Conformément à la méthodologie développée par CAT'Sud, il se présente sous la forme de :

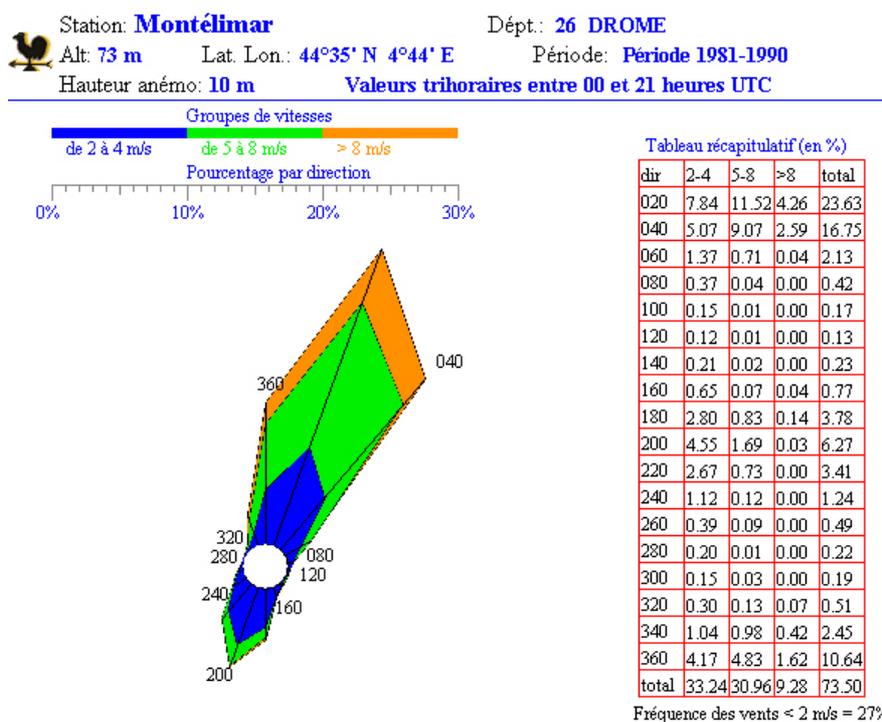
- caractéristiques **positives** et **négatives constantes** pour l'aérodrome, paramètres difficilement évolutifs (favorables ou non) qui sont des **contraintes dures** ou des **atouts majeurs** : il s'agit de la trame figée dans laquelle il faut mener la réflexion ;
- caractéristiques **positives** et **négatives variables** pour l'aérodrome, qui sont les **paramètres évolutifs** (favorables ou non) ; il s'agit des leviers sur lesquels on pourra jouer.

III.1.2.1. Météorologie du site

Il n'y a pas de station météo sur l'aérodrome de Valence-Chabeuil, les plus proches sont Lyon Bron et Montélimar.



Rose des vents de Lyon-Bron



Rose des vents de Montélimar

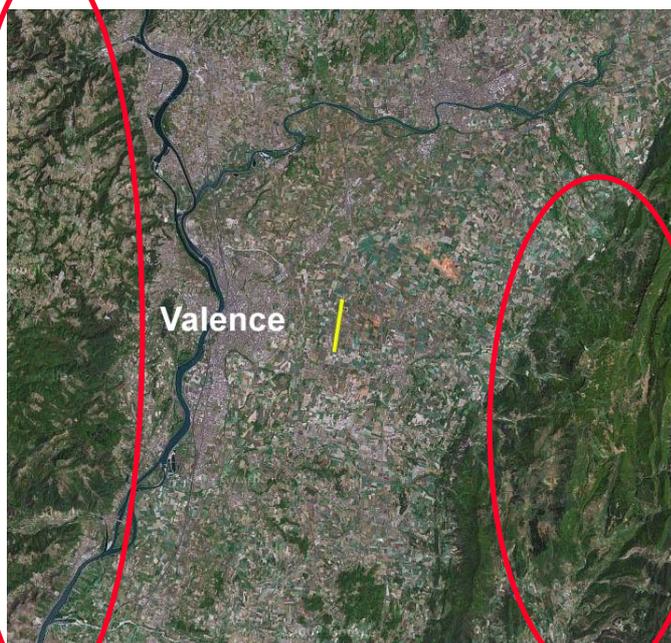
Il y a peu de brouillard (moins de 5 jours par an) et peu d'orages sur le site. Les vents dominants sont orientés Nord-Sud, ce qui explique l'utilisation du QFU 01 (sens de décollage vers les 10° sur la rose magnétique) comme QFU préférentiel.

La météo est un paramètre favorable pour l'aéroport.

III.1.2.2. Topographie

L'aérodrome est situé dans la vallée du Rhône, entre le massif du Vercors et les contreforts du Massif Central.

Massif Central



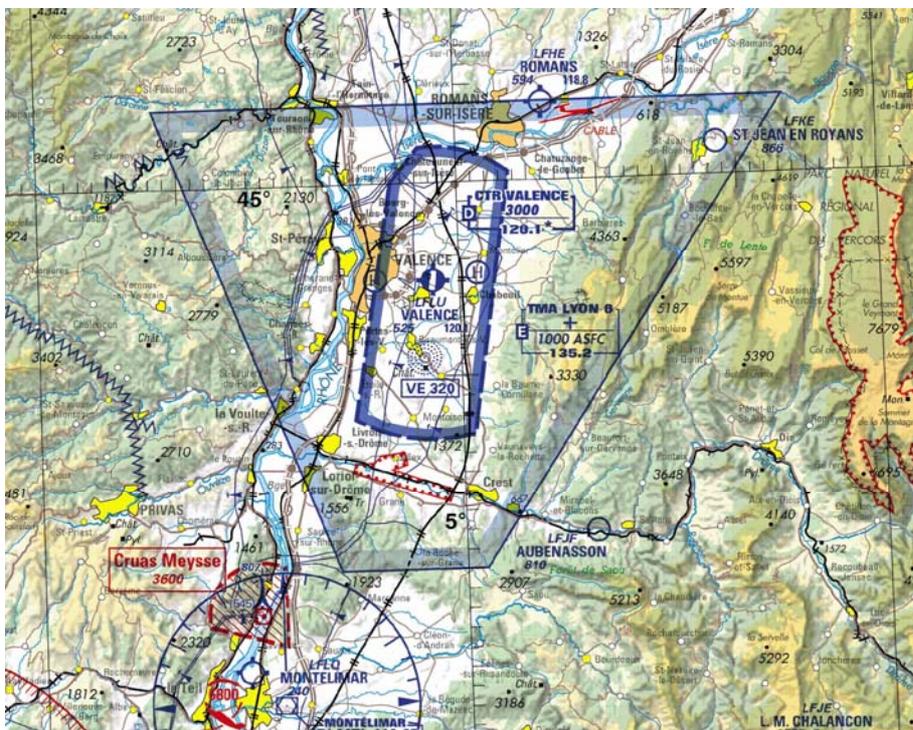
Massif du Vercors

Dans l'axe de la piste, il n'y a aucun obstacle et la topographie ne présente pas de relief particulier.



La topographie est donc favorable pour l'utilisation et l'évolution de l'aéroport.

III.1.2.3. Accessibilité aérienne



Source : Service de l'Information Aéronautique

L'aérodrome est surmonté de la TMA de Lyon et encadré par un espace aérien de classe G (c.a.d. ouvert à tous sans contrôle ni clairance).

Il est bon de noter la présence dans la vallée du Rhône de multiples zones d'interdiction de vol, dues en particulier à la présence de centrales nucléaires. Ces zones constituent un problème pour les vols VFR (vol à vue) mais pas pour les vols commerciaux (altitude maximale de la zone d'interdiction : 3 600 ft).

Au Nord de Valence, l'aérodrome de Romans Saint-Paul reçoit une forte activité de vol à voile. Une attention accrue est donc demandée aux pilotes volant dans cette zone.

Au Sud de Valence, une réserve naturelle est interdite de survol en-dessous de 1 000 ft.

Une implantation récente d'éoliennes dans l'environnement de l'aérodrome reste à caractériser (suspension approche de précision).

L'accessibilité aérienne est bonne.

III.1.2.4. Accessibilité terrestre



L'aérodrome bénéficie d'une bonne desserte routière par la D68 (1 x 1 voie) reliant directement l'aérodrome à la rocade Est de Valence. L'accès depuis l'A7 (Lyon-Marseille) est également bon.

Les indications pour se rendre à l'aéroport ne sont pas assez visibles sur le D68 et inexistantes sur la rocade et au niveau de la sortie correspondante sur l'autoroute.

L'accessibilité terrestre par la route est bonne.



De plus, il y a une gare TGV à Valence sur l'axe Lyon-Marseille. Elle est située à 12 km de l'aéroport.

L'aérodrome est également à proximité d'une grande ville (30 minutes de Lyon).

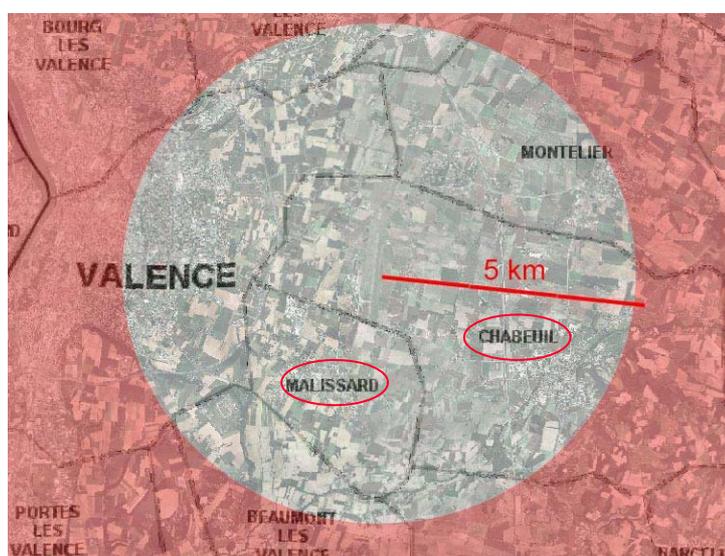
L'intermodalité est un paramètre favorable.

III.1.2.5. Urbanisation autour de l'aéroport

Le **Plan d'Exposition au Bruit** (PEB) a été approuvé en 2006 : il est suffisamment protecteur.

2 communes proches de l'aéroport (Malissard et Chabeuil) sont en phase d'expansion.

La population installée autour d'un aéroport donne une indication objective de l'impact des nuisances sonores. Dans le but de comparer la situation autour de l'aéroport de Valence-Chabeuil avec celles d'aéroports, dans l'hypothèse d'une évolution, nous avons considéré tous les cantons situés autour de l'aéroport sur une distance de 5 km.



A partir des données du recensement INSEE de 2004 / 2005, nous avons additionné les populations de ces différents cantons pour estimer la population résidant à moins de 5 km de l'aérodrome.

Nous avons par la suite répété la même opération pour tous les aérodromes de l'échantillon. Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau ci-après :

Aérodromes	Population impactée à 5 km
Tours	135 000
Montbéliard	96 700
Biarritz	91 300
Le Havre	51 429
Alençon	50 200
Carcassonne	48 700
Avignon	48 600
Valence	45 200
Bergerac	30 300
Nîmes	12 300
Grenoble	8 200
Orléans	6 000

L'urbanisation est croissante, ce qui est défavorable pour l'évolution de l'aéroport.

III.1.2.6. Espace disponible, emprise domaniale



La photo ci-contre montre l'emprise actuelle de l'aérodrome :

- il n'y a aucune possibilité d'extension de piste
- le front des installations est congestionné

L'emprise actuelle est très limitée pour toute évolution.

III.1.2.7. Evolutivité de la plate-forme

En résumé, il demeure que :

- la météo et la topographie sont favorables,
- l'accessibilité aérienne est de bonne qualité,
- il n'y a pas d'urbanisation à proximité vers le Nord,
- il n'y a pas de contrainte physique limitative à proximité de l'emprise,
- MAIS une évolution de la plate-forme nécessite des acquisitions foncières.

Il y a donc de bonnes possibilités d'évolution à condition d'acquisitions foncières.

III.1.2.8. Dynamique locale et contexte socio-économique

Notre cabinet a rencontré des acteurs locaux concernés par l'évolution de la plateforme. Il s'agit de :

- Gérard Chaumontet, Vice-Président du Conseil Général et Président du Syndicat Mixte de l'aéroport
- M. Busseuil, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Drôme
- M. Dorée, Vice-Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Drôme
- Véronique Pulcherie, Directrice des équipements et du Syndicat Mixte
- Bruno Domenach, Directeur Général du Comité Départemental du Tourisme de la Drôme
- Lieutenant-Colonel Bentesque, commandant de base GAMSTAT
- M. Beillard, Chef CA, DAC

De plus, Air Park, par le biais de M. Couchon, nous a contactés directement.

Tous se sont montrés favorables à un développement de l'aéroport.

On doit cependant noter l'existence de plusieurs associations locales qui s'opposent à l'existence de l'aéroport et sont soucieuses de l'impact du trafic actuel (essentiellement des hélicoptères) sur la vie des résidents alentours.

Valence, chef-lieu du Département de la Drôme, est la 5^{ème} ville de la Région Rhône-Alpes par sa population (167 155 habitants). L'évolution de la population est relativement stable (+ 0,28 % entre 1990 et 1999).

Valence est le principal bassin d'emploi pour le Département et connaît un **taux de chômage faible** (8,8 % en décembre 2005) par rapport au reste de la Drôme (10,7 % en décembre 2005).

Il s'agit également d'une des **villes les plus riches du Département**, idéalement située sur l'axe des transports logistiques (Lyon-Marseille).

L'économie s'articule principalement sur **4 secteurs** (agroalimentaire, métallurgie, construction mécanique et électronique/automatisme).

Le tourisme se limite actuellement à un tourisme de passage : les étrangers restent en moyenne **trois nuits** dans la Drôme. Il existe cependant un attrait des touristes pour la Drôme Provençale, la Drôme des Collines, le Vercors, l'Ardèche...

Valence est proche de l'Ardèche, qui est le **1^{er} Département en France** (hors littoral) en nombre d'établissements et de lits en hôtellerie de Plein Air. **30 %** de la **clientèle** est **étrangère**, avec un tourisme d'été et rural.

La clientèle étrangère de la Drôme représente 269 000 personnes, soit 13,2 % des arrivées totales. Les nationalités les plus représentées sont les suivantes :

- **Pays-Bas : 46,5 %**
- **Belgique : 17,4 %**
- **Allemagne : 11,9 %.**

L'environnement socio-économique est favorable.

III.1.2.9. Accueil – Restauration

Accueil passagers et pilotes de passage

Restaurant de l'aéroclub



L'accueil et la restauration sont déjà assurés sur la plate-forme.

III.1.2.10. Infrastructures actuelles



Les principaux acteurs de la plate-forme sont :

- Les Militaires (11^{ème} GAMSTAT)
- La DGAC (Tour et bloc technique)
- La sécurité civile (pélicandrome)
- Aviation générale
 - Aerospeed (formation pilotes, baptêmes de l'air, réparation)
 - Jet systems (hélicoptères)
 - Aerotech
 - Alpes-Valence
 - Aéroclub
 - Les planeurs (vol à voile)

Hors emprise :

- Air Park

Etat des équipements extérieurs :

- Piste de 2 100 x 45 m, structure de bonne qualité mais revêtement en mauvais état.
- 2 bandes gazonnées bien entretenues.
- 16.000 m² d'aire de stationnement avion en mauvais état.
- Equipements d'aide à la navigation aérienne :
 - balisage lumineux HI, BI : non conforme ? (homologation CHEA en cours)
 - PAPI (1 à chaque QFU), aux normes
 - ILS Cat I de bonne qualité.
- Clôtures non conformes.
- Marquage au sol peu visible.

**Exemple de fissure****Marquage au sol****Clôtures****Moyens matériels :**

- Parking voitures gratuit de 150 places
- Aérogare obsolète de 487 m²
- Zone d'accueil passagers mais matériel ancien :
 - tapis bagages
 - banque d'enregistrement
 - équipement sûreté
- Zone d'avitaillement en Jet A1 aux normes
- Pas de matériel d'assistance en escale

**Parking****Aérogare****Intérieur de l'aérogare**

Des travaux de remise aux normes et en état sont nécessaires

III.1.2.11. Intégration dans son environnement

Il existe une association de riverains, l'Association Intercommunale de Défense contre les nuisances de l'aéroport de Valence-Chabeuil.

Cette association nous a fait part de son opposition à tout projet de développement de l'aéroport (l'association n'a pas été rencontrée, son Président nous a contactés directement par mail).

L'intégration dans son environnement est une variable défavorable.

III.2. BILAN DU DIAGNOSTIC

Constantes favorables	Constantes défavorables
Météorologie Topographie Accessibilité aérienne Accessibilité terrestre	Urbanisation existante
Variables favorables	Variables défavorables
Evolutivité des infrastructures Dynamique locale Contexte socio-économique Accueil / Restauration	Espace disponible/emprise Infrastructures actuelles Intégration dans son environnement
Opportunités	Menaces
Contexte du Transport Aérien Saturation des grands aéroports (Lyon) et réseau "point à point"	Enjeux écologiques

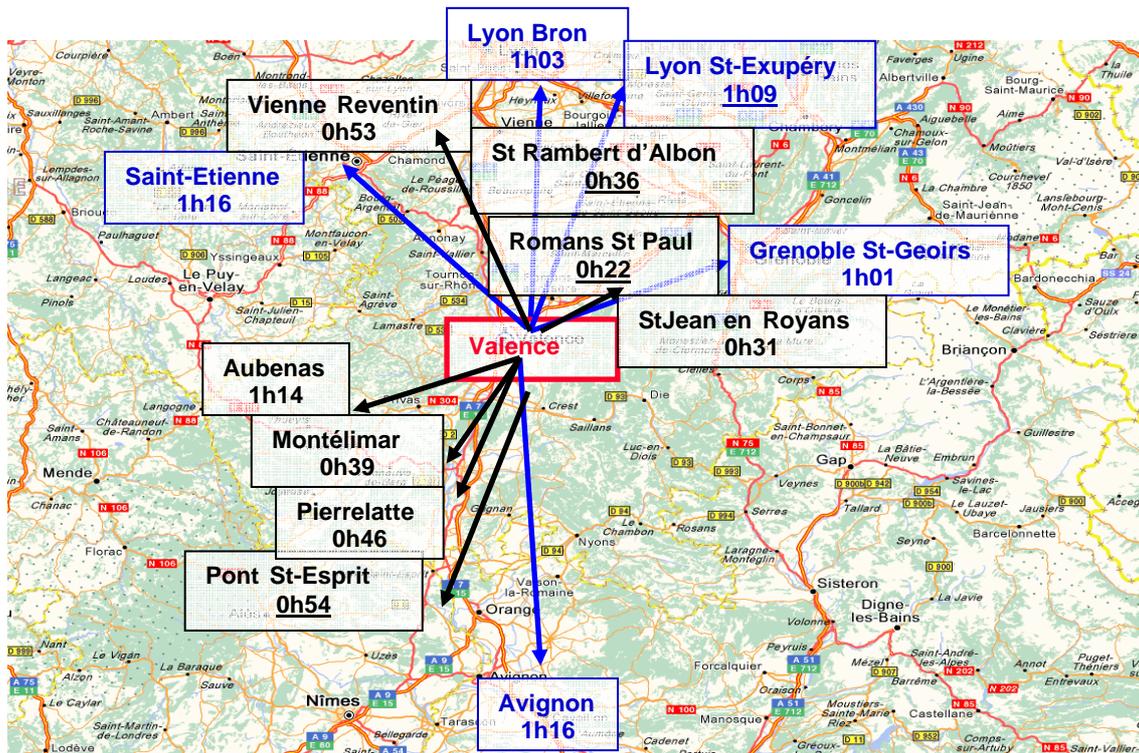
Globalement, l'aéroport de Valence-Chabeuil présente un **bilan favorable** car de nombreux paramètres sont positifs. Les aspects défavorables sont en grande partie des variables, donc des paramètres évolutifs et qui peuvent devenir favorables par des actions volontaristes.

IV. POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT – AXES D'ACTIVITES PERTINENTS

IV.1. COMPLEMENTARITE ET CONCURRENCE AEROPORTUAIRE

Un état des lieux sur les aérodromes voisins de Valence permet d'éclairer l'analyse des activités que l'aérodrome peut développer.

Voici les temps de trajet par la route entre l'aérodrome de Valence et des aéroports faisant du trafic commercial (en bleu) ou de l'aviation générale (en noir) :



Source : données TéléAtlas

Les aérodromes les plus proches de Valence (moins de 1h) sont des aérodromes d'aviation générale. L'aéroport de Valence-Chabeuil est donc bien situé pour faire du trafic commercial.

IV.2. ACTIVITES ENVISAGEABLES RETENUES SUITE A NOS CONTACTS

Dans le cadre de cette étude, des contacts ont été pris avec 2 types de compagnies bas coût :

- celles pouvant opérer sur la **longueur de piste actuelle** : Flybe, Aer Arann, Air Nostrum, Eastern
- celles qui ont besoin d'une **piste plus longue** : Ryanair, Easyjet, Centralwings, Sky Europe, Flygospa, Fly Monarch, BMI Baby, Air Berlin, Wizz Air, GB Airways, Sterling, SN Brussels, Jet 2.

Il en est ressorti un **réel intérêt** quant à l'exploitation de lignes vers une **destination proche de l'Ardèche**.

La proximité par rapport à l'agglomération lyonnaise est un réel atout car la population, et en particulier la clientèle affaires, est déjà habituée à ce mode de déplacement.

En règle générale, les compagnies à bas coût font ressortir les besoins suivants :

- une longueur de piste supérieure à **2000 m**
- un **SSLIA** de niveau de **5 à 7**
- un effort marketing pour « *vendre la destination* » : changer le nom de l'aéroport actuel en **Valence-Ardèche** ?

Actuellement, Valence pourrait recevoir des compagnies à bas coût mais, pour assurer la pérennisation de l'aéroport, une extension de piste est souhaitable.

IV.3. RECOMMANDATIONS

Pour dynamiser l'activité **de l'aéroport et de la région, le développement du trafic passager bas coût et des vols affaires** (transport à la demande) doit être privilégié.

En effet, les **retombées économiques** des passagers aériens non résidents sont importantes. Un développement de la plate-forme permettrait la mise en place d'activités connexes sur le site et l'aéroport deviendrait un **outil au service des acteurs économiques du territoire**.

⇒ C'est l'exemple de l'aéroport d'Avignon qui a priorisé son développement sur l'accueil de compagnie à bas coût petits modules.

Le développement **d'activités domaniales** doit également être renforcé en s'appuyant sur la **présence et les volontés des acteurs aéronautiques** du site (Air Park, Aerotech, Aérosped...). Cela générera des **emplois directs** sur la plate-forme et permettra de développer l'aéroport comme « **lieu de vie** » local.

⇒ C'est l'exemple d'aéroports comme Tarbes (démantèlement d'avions), Châteauroux (stationnement et maintenance avions), Vatry (fret).

IV.4. SYNTHESE

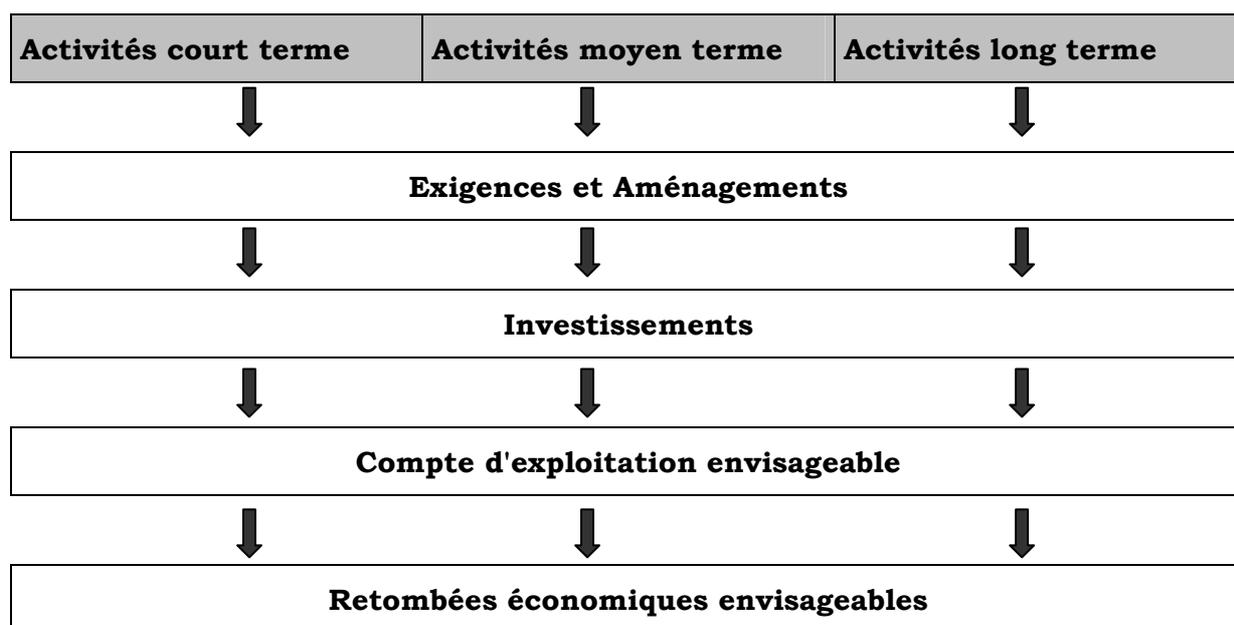
Eléments de l'état des lieux permettant de retenir des axes de développement	Activités envisageables
Aéroport de proximité de la Vallée du Rhône, attractivité touristique (Drôme, Ardèche) + contacts compagnies	Transport commercial TPP (traditionnel, bas coût, charter)
Contexte socio-économique dynamique, desserte directe de l'agglomération de Valence, nouvelle conjoncture aviation d'affaires	Développement aviation d'affaires
Contexte socio-économique dynamique, desserte directe de l'agglomération de Valence, intermodalité TGV, axe logistique	Fret "de niche" , colis urgents
Surface disponible pour le domanial (hors emprise), climat favorable, attractivité aérienne du site, dynamisme des associations	Accueil d'aéronefs en stationnement en délestage de Lyon et Marseille Accueil d'aéronefs privés basés
Climat favorable, attractivité aérienne du site : dynamisme des associations, importante demande en formation aéronautique	Formation aéronautique (brevet de pilote privé ou professionnel)
Attractivité aérienne du site, importance des activités du site, pôle de maintenance	Développement des entreprises de maintenance aéronautique existantes : activité "bord de piste"
Attractivité importante vis-à-vis de la vallée du Rhône, engorgement des aéroports proches (Lyon, Marseille)	Développement des activités de loisirs aériens
Attractivité aérienne du site : dynamisme des associations, attractivité touristique et culturelle de la Drôme et de l'Ardèche	Développement de l'offre touristique liée à l'aviation : séjours pilotage

V. PRESENTATION DES SCENARIOS

Nous avons considéré les scénarios d'évolution suivants :

- le scénario "**de fermeture**" consiste en un arrêt complet de l'équipement,
- le scénario "**de base**" consiste à maintenir les activités actuelles de la plate-forme,
- le scénario "**de modernisation**" vise à développer l'aéroport de Valence-Chabeuil sans travaux d'extension de piste (mais avec remise en état de la piste actuelle) et sans acquisition de foncier supplémentaire,
- le scénario "**de développement**" avec adaptation de l'infrastructure, a pour objectif de faire de l'aéroport de Valence-Chabeuil un "aéroport de proximité" pour lui donner une utilité territoriale, et entraînerait des retombées économiques importantes au niveau régional.

Chaque scénario sera développé de la manière suivante :



V.1. SCENARIO « DE FERMETURE »

Dans le cas où aucun travaux de mise en conformité n'est effectué, la plate-forme aéroportuaire de Valence-Chabeuil sera fermée.

Cette fermeture entraînerait le départ (définitif en l'état actuel) de la DGAC (contrôle d'aérodrome).

V.2. SCENARIO « DE BASE »

Activités court terme	Activités moyen terme	Activités long terme
<ul style="list-style-type: none"> • Activités actuelles <ul style="list-style-type: none"> - aviation d'affaires - activités de loisirs - maintenance aéronautique - formation aéronautique - offre touristique liée à l'aviation 		
Exigences et Aménagements		
<ul style="list-style-type: none"> • Mise aux normes et re-surfage de la piste et des aires de stationnement • Mise aux normes du balisage lumineux 		

La continuité des activités actuelles entraîne obligatoirement une mise en conformité de la plate-forme.

L'absence de projet de développement (au même titre que la fermeture de l'aéroport) risque d'entraîner le départ du contrôle d'aérodrome aujourd'hui effectué par la DGAC. Un service AFIS pourra alors être mis en place par le gestionnaire (mais à sa charge).

Investissements du scénario "de base" de l'ordre de 3,4 M€ HT

Investissement scénario de base	m ²	Coût HT (€)
Réfection Piste (2100 x 45 m) couche de roulement 6cm	94 500	1 890 000
Voie de circulation (100 x 20 m)	2 000	40 000
Réfection Aire de stationnement (200 x 60 m)	12 000	240 000
Mise au norme du balisage lumineux	<i>Source : étude de faisabilité/accueil du B737-800, actualisée</i>	
Aléas (5%)		162 208
Total		3 406 358

V.3. SCENARIO « DE MODERNISATION »

Activités court terme	Activités moyen terme	Activités long terme
<ul style="list-style-type: none"> • Développement des activités actuelles : <ul style="list-style-type: none"> - ligne à bas coût avec appareils de 100 sièges 	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de l'activité commerciale (ligne régulière et transport à la demande) <ul style="list-style-type: none"> - 2^{ème} ligne à bas coût la 4^{ème} année d'exploitation - Stationnement d'aéronefs en délestage de Lyon, Marseille - Fret 	<p>Au fil de l'eau</p>
Exigences et Aménagements		
<ul style="list-style-type: none"> • Notoriété : promotion de l'aéroport "nouveau nom", de Valence et sa région • Mise aux normes et re-surfaçage de la piste et des aires de stationnement, et du balisage lumineux • Accueil (aérogare à démolir et à reconstruire, voirie d'accès et parking auto et salon pour passager aviation d'affaires) • Assistance en escale (moyens humains et matériels) • Mise en place de services connexes (loueurs de voitures, boutique) • Partenariat/promotion avec/auprès des usagers et acteurs locaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Zone dédiée au fret (aérogare, quai de chargement/déchargement) • Aires de stationnement et/ou hangars (hors emprise) 	

Investissements du scénario "de modernisation" de l'ordre de 5,3 M€ HT

Investissement scénario de base	m²	Coût HT (€)
Réfection Piste (2100 x 45 m) couche de roulement 6cm	94 500	1 890 000
Voie de circulation (100 x 20 m)	2 000	40 000
Réfection Aire de stationnement (200 x 60 m)	12 000	240 000
Mise au norme du balisage lumineux	<i>Source : étude de faisabilité/accueil du B737-800, actualisée</i>	1 074 150
Aléas (5%)		162 208
Sous-Total		3 406 358
Investissement scénario de modernisation	m²	Coût HT (€)
Aérogare (construction modulaire)	900	720 000
Accessibilité terrestre	10 000	250 000
Appareux	<i>Source : étude de faisabilité/accueil du B737-800, actualisée</i>	532 350
Autres équipements	Camion avitailleur et camion SSLIA	300 000
Aléas (5%)		90 118
Total		5 298 825

V.4. SCENARIO « DE DEVELOPPEMENT »

Activités court terme	Activités moyen terme	Activités long terme
<ul style="list-style-type: none"> • Développement des activités actuelles : <ul style="list-style-type: none"> - ligne à bas coût avec appareils de plus de 150 sièges 	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de l'activité commerciale (ligne régulière et transport à la demande) <ul style="list-style-type: none"> - 2^{ème} ligne à bas coût la 4^{ème} année d'exploitation - Stationnement d'aéronefs en délestage de Lyon, Marseille 	<ul style="list-style-type: none"> • Fret
Exigences et Aménagements		
<ul style="list-style-type: none"> • Notoriété : promotion de l'aéroport "nouveau nom", de Valence et sa région • Mise aux normes (piste, balisage) et extension de la piste • Acquisitions foncières • Accueil (aérogare à démolir et à reconstruire, voirie d'accès et parking auto et salon pour passager aviation d'affaires) • Assistance en escale (moyens humains et matériels) • Mise en place de services connexes (loueurs de voitures, boutique) • Partenariat/promotion avec/auprès des usagers et acteurs locaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Aires de stationnement et/ou hangars <p>C'est ce délai d'acquisition qui conditionnera le délai de mise en œuvre du scénario</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zone dédiée au fret (aérogare, quai de chargement/déchargement)

Investissements du scénario "de développement" de l'ordre de 7,9 M€ HT

Investissement scénario de base	m²	Coût HT (€)
Réfection Piste (2100 x 45 m) couche de roulement 6cm	94 500	1 890 000
Voie de circulation (100 x 20 m)	2 000	40 000
Réfection Aire de stationnement (200 x 60 m)	12 000	240 000
Mise au norme du balisage lumineux	<i>Source : étude de faisabilité/accueil du B737-800, actualisée</i>	1 074 150
Aléas (5%)		162 208
Sous-Total		3 406 358
Investissement scénario de modernisation	m²	Coût HT (€)
Aérogare (construction modulaire)	900	720 000
Accessibilité terrestre	10 000	250 000
Appareux	<i>Source : étude de faisabilité/accueil du B737-800, actualisée</i>	532 350
Autres équipements	Camion avitailleur et camion SSLIA	300 000
Aléas (5%)		90 118
Sous-Total		5 298 825
Investissement scénario de développement	m²	Coût HT (€)
Réfection Piste (2100 x 45 m) couche grave-bitume 8cm + roulement 6cm	94 500	472 500
Extension de piste (30 x 45 m)	1 350	202 500
Voie de circulation (100 x 20 m)	2 000	10 000
Réfection Aire de stationnement (200 x 60 m)	12 000	60 000
Eclairage aire de stationnement	<i>Source : étude de faisabilité/accueil du B737-800, actualisée</i>	147 000
Acquisition foncière		420 000
Traitement des eaux (loi sur l'eau)		357 000
Aérogare de fret	750	450 000
Levés topographiques et maîtrise d'œuvre		362 300
Aléas (5%)		124 065
Total		7 904 190

VI. EVALUATION DES COMPTES D'EXPLOITATION

VI.1. RETOMBÉES ECONOMIQUES

Pour évaluer les retombées d'un aéroport, il faut additionner 3 types de retombées, définies de la manière suivante d'après l'ACI (Airport Council International) :

- **L'impact direct**, qui provient de l'activité exercée par les acteurs économiques situés sur la plate-forme : masse salariale, investissements, consommation, fiscalité locale (entreprises implantées sur le site)

Exemple : activités des loueurs de voitures basés sur la plate-forme

- **L'impact indirect** qui découle de l'activité produite hors site aéroportuaire par passagers non résidents ayant utilisé l'aéroport pour se rendre dans la région

Exemple : le passager (en provenance) dépense dans les hôtels, restaurants... voire dans l'immobilier

- **L'impact induit** que sont les dépenses successives des bénéficiaires des impacts directs et indirects dans l'économie locale (coefficient multiplicateur de 2)

Exemple : les loueurs, l'hôtelier... dépensent à leur tour en raison de cette nouvelle activité, les artisans locaux rénovent les maisons achetées par les passagers aériens...

impact économique annuel	Caen-Carpiquet	Carcassonne en pays cathare	Bergerac-Roumanières	Tours	Limoges-Bellegarde	Beauvais-Tillé
Année de l'enquête	1998	2006-2007(hiver)	2005	2005	2003	2005
Nombre de passagers	80 000 (pas de Low cost)	460 000 (Low cost)	232 000 (Low cost)	100 000 (Low cost)	187 500 (Low cost et Paris)	900 000 (Low cost ; transit vers Paris)
Direct	12 M€	11,2 M€	-		-	14 M€
Indirect	3 M€	192 M€	130 M€	26 M€	165 M€	86 M€
Induit	21 M€	286,8 M€	-		-	176 M€
Total	36 M€	490 M€	-		-	276 M€

Résultats d'études réalisées par les aéroports secondaires

Les ratios appliqués pour estimer les retombées économiques sont les suivants :

- Impact **direct** : **60€** par passager physique
- Impact **indirect** : **500€** par passager physique
- Impact **induit** : **1 000€** par passager physique

VI.2. ESTIMATION ET EVOLUTION DU COMPTE D'EXPLOITATION

VI.2.1. Comptes d'exploitation envisageables

A ce stade, les différences caractéristiques entre les 3 scénarios sont :

- Pas d'ouverture de ligne à bas coût,
- Accueil d'avions de 100 places sans allongement de piste,
- Accueil d'avions de plus de 150 places, avec allongement de piste.

VI.2.1.1 Les charges

Le calcul des **charges** se fait sur la base des charges actuelles en prenant en compte les charges supplémentaires suivantes :

- les moyens humains supplémentaires à mettre en place représentent 0,25 agent pour 1000 passagers à l'ouverture de ligne, et un nombre d'agents stable sur les 4 années suivantes (croissant s'il y a une nouvelle ouverture de ligne)
- répartition masse salariale 60 % / autres charges 40 % (aujourd'hui 64/36 : redressement pour tenir compte des nouvelles charges liées à la remise aux normes de l'infrastructure)
- charges liées aux amortissements sur 10 ans des investissements
- aide au démarrage de nouvelles lignes (9€ par passager en année 1, 8€ en année 2 et 7€ en année 3)

VI.2.1.1 Les produits

Le calcul des **produits** se fait sur la base des produits actuels, avec ressources supplémentaires :

- Scénario de base
 - redevances aéronautiques et extra-aéronautiques identiques à aujourd'hui avec une croissance annuelle de 2 %.
- Scénario de modernisation
 - redevances aéronautiques : passagers, atterrissage et taxe d'aéroport
 - schéma d'exploitation prévisible des compagnies à bas coût : 1 Bae 146 par jour toute l'année (taux de remplissage de 75 % en année 1 et croissant ensuite)
 - aviation d'affaires : + 3 % par an
 - redevances extra-aéronautiques : assistance en escale, nouvelle ressource des loyers : + 3 % par an.
- Scénario de développement
 - redevances aéronautiques : passagers, atterrissage et taxe d'aéroport
 - schéma d'exploitation prévisible des compagnies à bas coût : 1 B737-800 par jour toute l'année avec un taux de remplissage de 75 % en année 1 et croissant ensuite
 - aviation d'affaires : + 5 % par an

- redevances extra-aéronautiques : assistance en escale, nouvelle ressource des loyers : + 5 % par an.

VI.2.1.1 Les retombées économiques

Les **retombées économiques** directes, indirectes et induites sont calculées selon le ratio (§ VI.1) par passager à l'arrivée.

VI.2.2. Comptes d'exploitation du scénario « de base »

Valence Chabeuil ; Scénario de base						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Trafic aviation d'affaires (+3% an) (nombre)	1 842	1 934	1 992	2 052	2 113	2 177
Trafic Low-Cost (nombre)	0	0	0	0	0	0
Trafic total (nombre)	1 842	1 934	1 992	2 052	2 113	2 177
Personnel Total (nombre)	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Ratio utilisé pour salaires (+2% / an) (€)	39 962	39 962	40 761	41 577	42 408	43 256
Masse salariale (€)	179 830	179 830	183 427	187 095	190 837	194 654
Autres charges (redressement à 40% des charges totales) hors dotations aux amortissements et aux provisions (€)	101 990	101 990	122 284	124 730	127 225	129 769
Amortissement (€)	0	0	340 636	340 636	340 636	340 636
Charges (y/c amortissements) (€)	281 820	281 820	646 347	652 461	658 697	665 059
Produits aéronautiques (€)	50 000	50 000	51 000	52 020	53 060	54 122
Produits extra-aéronautiques (€)	52 000	52 000	53 040	54 101	55 183	56 286
Produits d'exploitation (chiffre d'affaires) (€)	102 000	102 000	104 040	106 121	108 243	110 408
Produits - Charges (€)	-179 820	-179 820	-542 307	-546 340	-550 454	-554 651

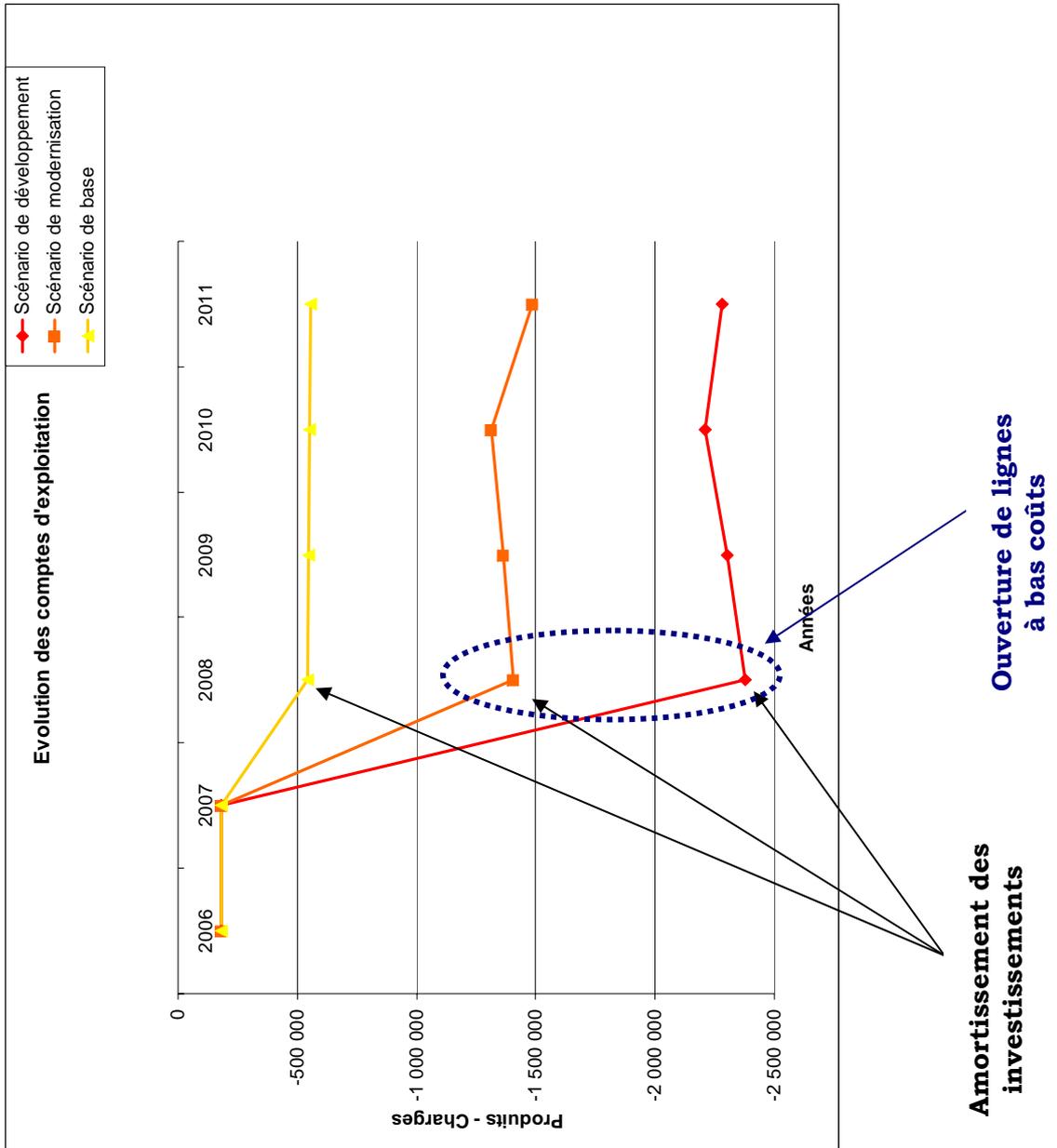
VI.2.3. Compte d'exploitation du scénario « de modernisation »

Valence Chabeuil : Scénario de modernisation, 1 ligne Low Cost avec avion de 100 sièges + arrivée d'une 2ème ligne la 4ème année						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Trafic aviation d'affaires (+3% an)	1 842	1 934	1 992	2 052	2 113	2 177
Trafic Low-Cost	0	0	61 320	65 408	69 496	126 728
Trafic total	1 842	1 934	63 312	67 460	71 609	128 905
Personnel Total	4,5	4,5	16	16	16	26
Ratio utilisé pour salaires (+2% / an)	39 962	39 962	40 761	41 577	42 408	43 256
Masse salariale	179 830	179 830	645 174	658 077	671 239	1 124 666
Autres charges (redressement à 40% des charges totales) hors dotations aux amortissements et aux provisions	101 990	101 990	430 116	438 718	447 493	749 778
Amortissement (€)	0	0	529 883	529 883	529 883	529 883
Coût marketing Low-Cost	0	0	551 880	523 264	486 472	551 880
Charges (y/c amortissements) (€)	281 820	281 820	2 157 052	2 149 942	2 135 086	2 956 206
Produits aéronautiques	50 000	50 000	516 835	544 429	572 023	1 011 264
Produits extra-aéronautiques	52 000	52 000	236 060	243 142	250 436	457 372
Produits d'exploitation (chiffre d'affaires)	102 000	102 000	752 895	787 571	822 459	1 468 636
Produits - Charges (€)	-179 820	-179 820	-1 404 157	-1 362 371	-1 312 627	-1 487 570
Retombées directes	-	-	1 839 600	1 962 240	2 084 880	3 801 840
Retombées indirectes	-	-	15 330 000	16 352 000	17 374 000	31 682 000
Retombées induites	-	-	30 660 000	32 704 000	34 748 000	63 364 000
Retombées totales	-	-	47 829 600	51 018 240	54 206 880	98 847 840

VI.2.4. Compte d'exploitation du scénario « de développement »

Valence Chabeuil ; Scénario de développement, 1 ligne Low Cost avec avion de plus de 150 sièges et arrivée d'une 2ème ligne la 4ème année							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Trafic aviation d'affaires (+5% an)	1 842	1 934	2 031	2 132	2 239	2 351	
Trafic Low-Cost	0	0	103 478	110 376	117 275	213 854	
Trafic total	1 842	1 934	105 508	112 508	119 513	216 204	
Personnel Total	4,5	4,5	26	26	26	40	
Ratio utilisé pour salaires (+2% / an)	39 962	39 962	40 761	41 577	42 408	43 256	
Masse salariale	179 830	179 830	1 075 168	1 096 672	1 118 605	1 730 256	
Autres charges (redressement à 40% des charges totales) hors dotations aux amortissements et aux provisions	101 990	101 990	716 779	731 114	745 737	1 153 504	
Amortissement (€)	0	0	790 419	790 419	790 419	790 419	
Coût marketing Low-Cost	0	0	949 575	900 067	836 594	949 575	
Charges (y/c amortissements) (€)	281 820	281 820	3 531 941	3 518 272	3 491 355	4 623 753	
Produits aéronautiques	50 000	50 000	845 563	892 128	938 693	1 687 691	
Produits extra-aéronautiques	52 000	52 000	310 100	325 605	341 885	654 753	
Produits d'exploitation (chiffre d'affaires)	102 000	102 000	1 155 663	1 217 733	1 280 578	2 342 444	
Produits - Charges (€)	-179 820	-179 820	-2 376 278	-2 300 539	-2 210 777	-2 281 310	
Retombées directes	-	-	3 104 325	3 311 280	3 518 235	6 415 605	
Retombées indirectes	-	-	25 869 375	27 594 000	29 318 625	53 463 375	
Retombées induites	-	-	51 738 750	55 188 000	58 637 250	106 926 750	
Retombées totales	-	-	80 712 450	86 093 280	91 474 110	166 805 730	

VI.2.5. Comparatif financier des résultats d'exploitation



VII. CHOIX DE SCENARIOS

VII.1. SCENARIO RECOMMANDE PAR CAT'SUD

En M€	Scénario de fermeture		Scénario de base		Scénario de modernisation		Scénario de développement	
	CT	MT	CT	MT	CT	MT	CT	MT
Investissements	/		3,4		5,3		7,9	
Déficit d'exploitation	/	/	0,5	0,5	1,4	1,5	2,4	2,3
Retombées annuelles région estimées	/	/	/	/	50	99	80	167

Ratio entre investissements et retombées annuelles :

- Scénario de base 1 M€ → pas de retombées supplémentaires
- Scénario de modernisation 1 M€ → 18,7 M€
- Scénario de développement 1 M€ → 21,1 M€.

CAT'Sud recommande le scénario de développement : en effet,

- Le diagnostic technique est très favorable à un développement de la plate-forme,
- Il prévoit des investissements effectués dès le lancement du projet pour une remise aux normes et une meilleure qualité de l'infrastructure,
- Il prévoit un ratio de retombées très intéressant.

VII.2. SCENARIO RETENU PAR LE CONSEIL GENERAL

En M€	Scénario de fermeture		Scénario de base		Scénario de modernisation		Scénario de développement	
	CT	MT	CT	MT	CT	MT	CT	MT
Investissements	/		3,4		5,3		7,9	
Déficit d'exploitation	/	/	0,5	0,5	1,4	1,5	2,4	2,3
Retombées annuelles région estimées	/	/	/	/	50	99	80	167

Après examen des propositions, le Conseil Général a choisi le **scénario de base** pour la suite de l'étude, scénario qui consiste à maintenir les activités actuelles de la plate-forme en place, avec de plus :

- la possibilité d'intégrer un développement de l'**aviation d'affaires**,
- la possibilité d'accueillir **ponctuellement des gros porteurs** avec les aménagements dimensionnés en phase 1,
- la nécessité de refaire un **pélicandrome** pour la DFCI,
- l'absence de projet de développement qui risque d'entraîner le départ de la DGAC et donc la mise en place d'un service AFIS à la charge du gestionnaire.

VIII. SCHEMAS D'ORGANISATION

VIII.1. PRESENTATION

L'objectif de cette partie est de détailler l'organisation des moyens humains et matériels à mettre en place dans le cadre du scénario choisi dans la partie précédente.

VIII.2. ACTIVITES

	Court terme (< 3 ans)	Moyen terme (3-8 ans)	Long terme (> 8 ans)
Aéronautique	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des activités actuelles <ul style="list-style-type: none"> - Aéroclub, vol à voile - Aérospeed (formation pilotes, baptêmes de l'air, réparation) - Jet Systems (réparation, entretien, baptêmes de l'air d'hélicoptères) - Aerotech (maintenance instruments de bord, travail avec l'armée) - Alpes-Valence (baptême et formation ULM) - Air Park (stockage d'avions) - Militaires (11^{ème} GAMSTAT) • Recherche et mise en place d'une compagnie d'aviation d'affaires • Mise en place d'un pélicandrome permanent • Mise aux normes des équipements de la plate-forme (balisage, piste...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien développement loisirs aériens • Accueil pôle aviation d'affaires en multipropriété • Prévision de la mise en place d'un service AFIS en cas de retrait du contrôle aérien 	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite développement activités aériennes présentes
Domanial	<ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un hangar pour l'accueil d'une compagnie d'affaires basée 		
Accueil	<ul style="list-style-type: none"> • Construction d'une zone d'accueil passagers aviation d'affaires de standing • Construction d'une zone d'accueil pour les pilotes de la sécurité civile 		

Les activités présentes actuellement sur le site apparaissent en noir dans le tableau tandis que les nouvelles sont en bleu.

VIII.3. IDENTIFICATION DES BESOINS HUMAINS ET MATERIELS

De la même manière que précédemment (§ VI.2.1) et sur la base des produits actuels, avec ressources complémentaires :

- Redevances aéronautiques et extra-aéronautiques identiques à aujourd'hui avec une croissance annuelle de 5 %.
- En 2008 :
 - travaux de remise aux normes à effectuer
 - recherche et mise en place d'une compagnie d'aviation d'affaires
 - mise en place d'un pélicandrome permanent.
- En 2011, prévision de la mise en place d'un service AFIS à la place de la DGAC.

Les différences entre un service de la DGAC de contrôle aérien et la mise en place d'agents AFIS sont les suivantes:

- les agents du contrôle aérien donnent des consignes et des instructions aux pilotes, notamment pour atterrir et décoller,
- les agents AFIS transmettent les données utiles aux pilotes qui prennent eux-mêmes la décision,
- dans certains pays (Irlande), le service AFIS n'est pas reconnu : baisse de la fréquentation du terrain possible.

Mise en place d'un service AFIS sur la base des horaires d'ouvertures actuels de la DGAC, soit :

- du lundi au vendredi : 6h – 17h
- le samedi et le dimanche : 7h – 10h et 11h30 – 16h

Un total de 3 640 heures par an soit 2,5 ETP supplémentaires à prévoir.

VIII.4. INVESTISSEMENTS

Investissements de ce scénario de l'ordre de 4 M€ HT

Investissement scénario de base	m ²	Coût HT (€)
Réfection Piste (2100 x 45 m) couche de roulement 6cm	94 500	1 890 000
Voie de circulation (100 x 20 m)	2 000	40 000
Réfection Aire de stationnement (200 x 60 m)	12 000	240 000
Mise au norme du balisage lumineux	Source : étude de faisabilité/accueil du B737-800, actualisée	1 074 150
Aléas (5%)		162 208
Sous-Total		3 406 358
Investissement scénario de base choisi	m ²	Coût HT (€)
Aménagement aire de trafic (30 x 45)	1 350	148 500
Aménagement du taxiway (10 x 200)	2 000	200 000
Aménagement d'une zone d'accueil de standing pour l'aviation d'affaires	65	119 925
Création hangar pour avions d'affaires basés	700	70 000
Zone d'accueil pilotes péricandrome	50	92 250
Aléas	5%	31 534
Total		4 068 566

VIII.5. ESTIMATION ET EVOLUTION DU COMPTE D'EXPLOITATION

Valence Chabeuil ; Scénario de base choisi						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Trafic aviation d'affaires (+5% an) (nombre de passagers)	1 842	1 934	2 031	2 132	2 239	2 351
Personnel Total (nombre)	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	7,0
Ratio utilisé pour salaires (+2% / an) (€)	39 962	39 962	40 761	41 577	42 408	43 256
Masse salariale (€)	179 830	179 830	183 427	187 095	190 837	302 795
Autres charges (redressement à 40% des charges totales) hors dotations aux amortissements et aux provisions (€)	101 990	101 990	122 284	124 730	127 225	201 863
Amortissement (€)	0	0	406 857	406 857	406 857	406 857
Charges (y/c amortissements) (€)	281 820	281 820	712 568	718 682	724 918	911 515
Produits aéronautiques (€)	50 000	50 000	52 500	55 125	57 881	60 775
Produits extra-aéronautiques (€)	52 000	52 000	54 600	57 330	60 197	63 206
Produits d'exploitation (chiffre d'affaires) (€)	102 000	102 000	107 100	112 455	118 078	123 982
Produits - Charges (€)	-179 820	-179 820	-605 468	-606 227	-606 841	-787 533

Augmentation du déficit
d'exploitation lié aux
investissements cumulés et en
l'absence d'activités nouvelles

Augmentation du
déficit d'exploitation
lié à la mise en place
du service AFIS

VIII.6. PROPOSITION D'AMENAGEMENT DES DIFFERENTS ESPACES

La mise en place d'une compagnie d'aviation d'affaires nécessite :

- un hangar pour avions d'affaires basés
- un bâtiment d'accueil de standing pour les passagers

Un pélicandrome permanent nécessite :

- cuves
- agent retardant
- extincteur
- dispositif d'avitaillement

} A la charge du
SDIS

- aire de trafic dédiée
- bâtiment de vie pour les pilotes

} Mis à disposition
par l'aérodrome

Bâtiment d'accueil de
standing, aviation d'affaires

Aire de trafic supplémentaire

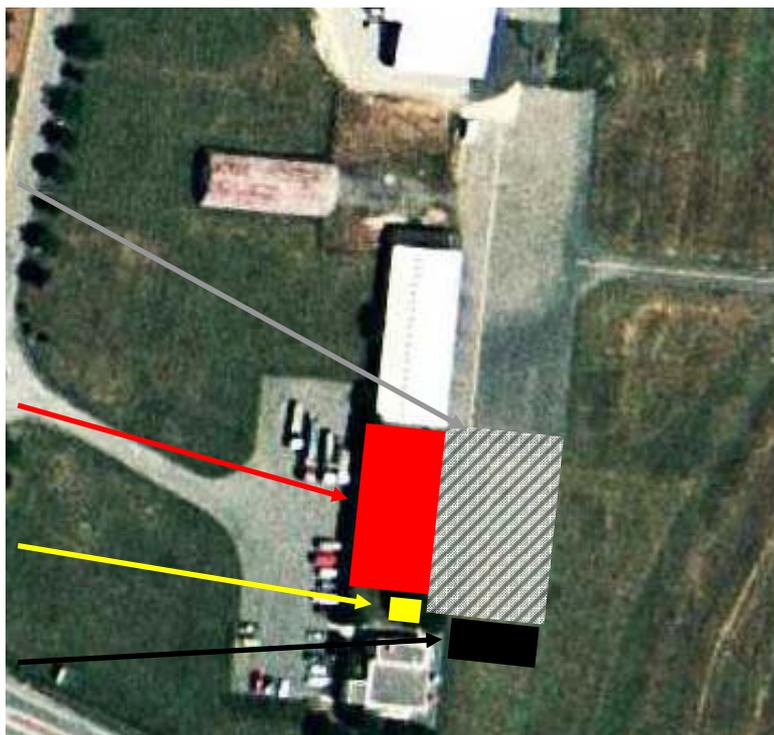
Hangar pour avions
d'affaires basés

Bâtiment d'accueil des
pilotes de la sécurité civile

Positionnement des cuves du
pélicandrome



- Aire de trafic supplémentaire
- Hangar pour avions d'affaires basés
- Bâtiment d'accueil des pilotes de la sécurité civile
- Positionnement des cuves du pélicandrome



Bâtiment d'accueil de standing, aviation d'affaires



VIII.7. PROPOSITION D'AMENAGEMENT EN DARSE

Le front des installations étant congestionné, un aménagement des hangars « en darses » permettrait d'offrir un espace supplémentaire de stationnement avions.

L'aménagement proposé ci-après (schéma page 49) est constitué de deux darses, appelées zone hangar nord et zone hangar sud.

La zone nord pourrait permettre une extension des activités de loisirs, car elle est située proche de l'aéroclub.

La zone sud, située à proximité de l'aérogare et de la zone d'accueil de standing, pourrait être en partie dédiée à l'installation de hangars pour avions d'affaires.

Ces aménagements peuvent se faire en plusieurs étapes. Par exemple, la zone nord n'impose pas de contraintes particulières car elle ne nécessite pas de destruction de hangars, elle pourrait donc être mise en place assez facilement.

Aussi, cette solution d'aménagements en darse ne bloque pas une éventuelle future évolution de la plate-forme pour l'accueil de trafic commercial car la zone où est située l'aérogare n'est pas impactée par ce réaménagement, ceci permettrait également de construire une nouvelle aérogare, plus grande, sans perturber l'installation en darses.

La proposition ci-après fait apparaître différents zonages :

- zones de hangars
- zones de stationnement et circulations avions
- zones de nouveaux parkings voitures
- réaménagement de l'accès à l'aéroclub par la route
- ...

Une étude précise du terrain sera nécessaire afin de connaître les réelles potentialités et les coûts engendrés.

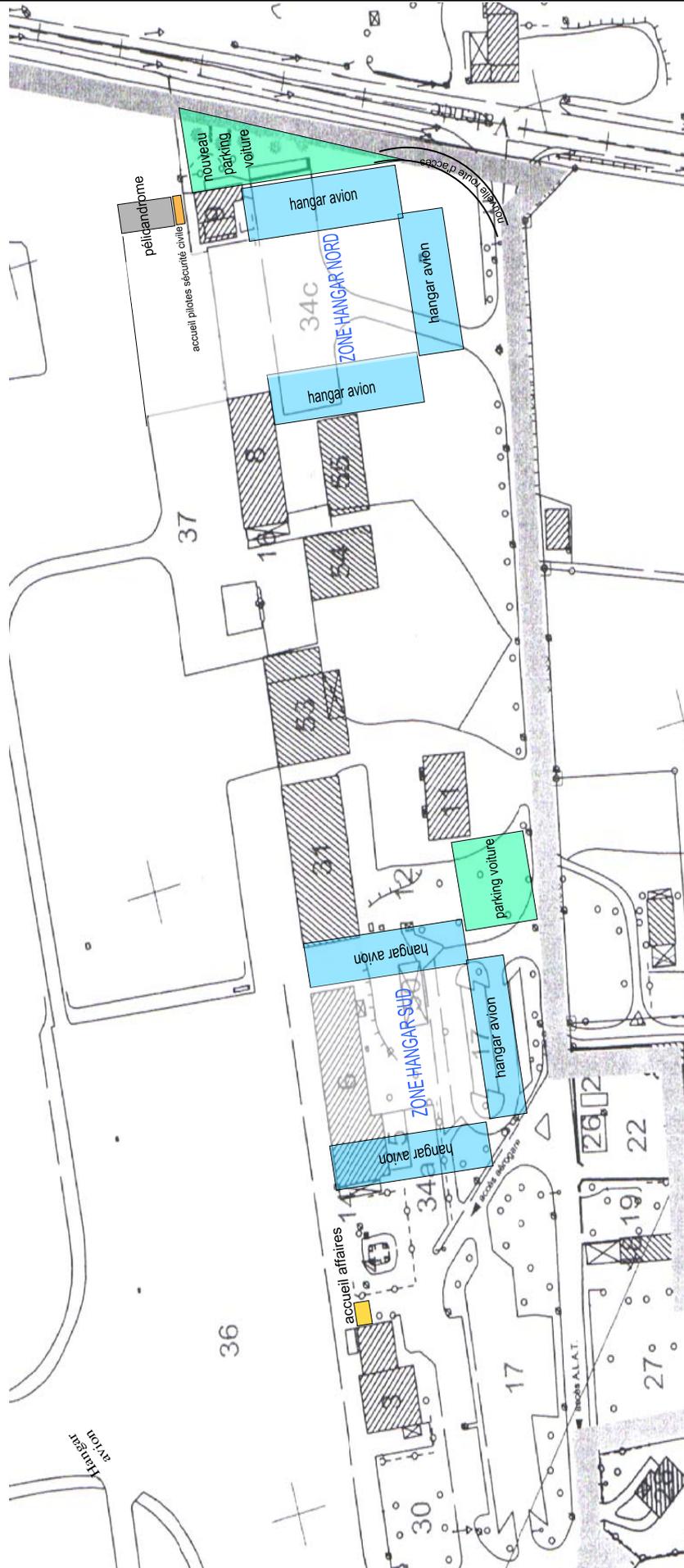
Néanmoins, les tableaux ci-dessous, permettent d'avoir une première idée des investissements engendrés par un aménagement en darse tel que proposé ici.

Investissement scénario de base	m ²	Coût HT (€)
Réfection Piste (2100 x 45 m) couche de roulement 6cm	94 500	1 890 000
Voie de circulation (100 x 20 m)	2 000	40 000
Réfection Aire de stationnement (200 x 60 m)	12 000	240 000
Mise au norme du balisage lumineux	<i>Source : étude de faisabilité/accueil du B737-800, actualisée</i>	1 074 150
Aléas (5%)		162 208
Sous-Total		3 406 358
Investissement scénario de base choisi , version en darse	m ²	Coût HT (€)
Aménagement aire de trafic (30 x 45)	1 350	148 500
Aménagement du taxiway (10 x 200)	2 000	200 000
Aménagement d'une zone d'accueil de standing pour l'aviation d'affaires	65	119 925
Création hangar pour avions d'affaires basés	700	70 000
Zone d'accueil pilotes pélicandrome	50	92 250
Création hangars zone Nord	3 900	390 000
Création aire de stationnement avions zone Nord	4 200	630 000
Création hangars zone Sud	4 600	460 000
Création aire de stationnement avions zone Sud	5 600	840 000
Aménagement des parkings voiture	2 700	81 000
Aléas	5%	147 534
Total		6 585 566

Valence Chabeuil ; Scénario de base choisi, aménagement en darses						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Trafic aviation d'affaires (+5% an) (nombre de passagers)	1 842	1 934	2 031	2 132	2 239	2 351
Personnel Total (nombre)	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	7,0
Ratio utilisé pour salaires (+2% / an) (€)	39 962	39 962	40 761	41 577	42 408	43 256
Masse salariale (€)	179 830	179 830	183 427	187 095	190 837	302 795
Autres charges (redressement à 40% des charges totales) hors dotations aux amortissements et aux provisions (€)	101 990	101 990	122 284	124 730	127 225	201 863
Amortissement (€)	0	0	658 557	658 557	658 557	658 557
Charges (y/c amortissements) (€)	281 820	281 820	964 268	970 382	976 618	1 163 215
Produits aéronautiques (€)	50 000	50 000	52 500	55 125	57 881	60 775
Produits extra-aéronautiques (€)	52 000	52 000	54 600	57 330	60 197	63 206
Produits d'exploitation (chiffre d'affaires) (€)	102 000	102 000	107 100	112 455	118 078	123 982
Produits - Charges (€)	-179 820	-179 820	-857 168	-857 927	-858 541	-1 039 233

Un tel aménagement représenterait un surcoût de l'ordre de 2,5 M€ par rapport au scénario de base choisi mais il permettrait une possibilité d'accueil de nouvelles activités sur la plate-forme, engendrant ainsi des produits d'exploitation supplémentaires.

Ceux-ci ne sont pas estimés ici car ils varient beaucoup en fonction du mode choisi par l'aérodrome pour exploiter son terrain. Par exemple, le gestionnaire pourrait construire les hangars et les louer à des sociétés, des associations,... Il pourrait aussi mettre à disposition un espace dédié à la construction de bâtiments et percevoir un loyer pour le terrain nu.



IX. CONCLUSION

L'aérodrome de Valence-Chabeuil présente de nombreuses caractéristiques favorables à son développement.

Le scénario retenu par le Conseil Général prévoit une continuité des activités actuelles ainsi que l'accueil de l'aviation d'affaires, secteur en net développement sur le marché.

Que ce soit un aménagement sans modifications du front des installations actuel ou un développement en darse, les propositions ne compromettent pas un éventuel futur accueil de trafic commercial sur la plate-forme.

Aussi, le potentiel de développement identifié dans cette étude pourra être exploité dans l'avenir ; mais en attendant, une attention particulière doit être portée à la justification économique du maintien de l'aéroport en son état actuel.