

Direction générale de l'Aviation civile

*Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile sud
Département Surveillance et Régulation
Division Régulation et Développement Durable*

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES

Procédure adaptée

Consultation n° 07/2009

OBJET :

Etude de faisabilité

relative au transfert et au développement de l'aviation
d'affaires

sur l'aérodrome de Toulouse-Francazal

I – CONTEXTE DE L'ETUDE

Le Ministère de la Défense a pris la décision de fermer la Base Aérienne 101 qui exploite la plate-forme de Franczal, ce qui pose la question de sa reconversion et notamment de la poursuite de son usage aéronautique.

Parallèlement à cela, le trafic de la plate-forme de Toulouse-Blagnac ne cesse de s'accroître et ses capacités n'étant pas extensibles, l'offre d'aviation d'affaires ne peut actuellement répondre de façon satisfaisante à la demande. Son transfert sur Franczal pourrait permettre le développement de cette activité primordiale pour la métropole régionale, fer de lance de l'industrie aéronautique.

Dans ce contexte, la reconversion partielle de Franczal en plate-forme ouverte à la circulation aérienne publique pour l'aviation d'affaires permettrait d'optimiser les capacités aéroportuaires de la métropole toulousaine en offrant une souplesse structurelle dans la gestion de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Cette option se traduirait par l'instauration d'un système aéroportuaire intégré au niveau d'un bi-pôle Blagnac-Franczal comme c'est déjà le cas sur bon nombre d'aéroports nationaux.

Compte tenu de l'intérêt général qu'il convient d'accorder à l'exploration de cette perspective, la DGAC a décidé, en accord avec le préfet de la région Midi-Pyrénées en charge de la réflexion patrimoniale globale en cours sur la reconversion de Franczal, d'engager une étude spécifique relative à la faisabilité de cette opération. Cette contribution s'insèrera dans les éléments qui seront produits au titre de la phase 2 de l'étude générale diligentée par la MRAI.

II – OBJET DE L'ETUDE

L'objet de l'étude est d'examiner les conditions de faisabilité du transfert de l'activité d'aviation générale (hors loisirs ; exemple : travail aérien) et d'aviation d'affaires de Toulouse-Blagnac à Toulouse-Franczal, et dans ce cadre, d'évaluer plus particulièrement :

- sa situation actuelle et son trafic potentiel,
- son impact environnemental,
- son intégration physique sur le site
- les conditions financières de l'opération
- son impact socio-économique au profit des communes environnantes.

III – CONTENU DE L'ETUDE

A – SITUATION ACTUELLE ET ESTIMATION DU TRAFIC POTENTIEL

- faire le bilan de l'activité actuelle d'aviation générale et d'aviation d'affaires sur la plate-forme de Toulouse-Blagnac (nature, volume, conditions d'exploitation, restrictions...) à partir d'un entretien avec son exploitant.
- compléter par une visite et un échange avec l'exploitant de l'aérodrome de Lyon : faire le point des avantages d'une exploitation combinée Lyon-Saint-Exupéry/Lyon-Bron.

- analyse prospective de l'activité potentielle d'aviation d'affaires :
 - o la rapprocher avec le contexte socio-économique régional,
 - o évaluer les besoins des industriels : après avoir répertorié les bassins de compétitivité intéressés (hors Paris), le candidat devra effectuer des entretiens avec des industriels dans les domaines économiques représentatifs (y compris auprès des industriels étrangers amenés à traiter des affaires en Midi-Pyrénées),
 - o traduire en trafic potentiel (court et moyen terme).

- analyse prospective de l'activité de maintenance aéronautique qui pourrait se greffer à l'activité d'aviation d'affaires ciblée en particulier sur les aéronefs « haut de gamme » de l'aviation générale.

- évaluer le potentiel pour l'installation d'activités industrielles aéronautiques en lien avec le pôle de compétitivité Aerospace Valley sur le site.

B – IMPACT ENVIRONNEMENTAL

- fournir les hypothèses permettant d'évaluer les nuisances relatives au trafic global envisagé à court et à moyen terme (nombre de mouvements, type d'appareils, répartition jour/soirée/nuit)
 nota : la modélisation des courbes de bruit ne fait pas partie de la présente consultation (travail assuré en interne par les services de l'Etat).
- faire l'analyse comparative avec la situation antérieure liée au fonctionnement de la Base Aérienne 101.

C – INTEGRATION PHYSIQUE SUR LE SITE

- état des lieux du patrimoine aéronautique (infrastructures, bâtiments, équipements),
- faire le point sur les accès à la plate-forme et leurs évolutions programmées (infrastructures et transports en commun),
- élaborer un schéma directeur fonctionnel de la zone dédiée à l'aviation générale et d'affaires : accueil des passagers, bureaux administratifs, hangars d'abri et de maintenance, avitaillement en carburant, parkings automobiles, autres...

D - CONDITIONS FINANCIERES DE L'OPERATION

EVALUATION DES COÛTS :

- investissements :
 - o chiffrage du coût d'entretien et de rénovation des infrastructures aéronautiques existantes (piste, voies de circulation, aires de stationnement avions, aides visuelles et énergie secourue, bâtiments, hangars, parkings automobiles),
 - o chiffrage du coût à court et moyen terme de l'organisation fonctionnelle (schéma directeur défini en C).

- chiffrage des coûts de fonctionnement (hors ceux pris en charge par l'Etat pour la navigation aérienne et ceux relatifs aux missions de sécurité et de sûreté) en tenant compte des gains de productivité possibles découlant de l'exploitation du bi-pôle Blagnac/Franczal.

EVALUATION DES RECETTES : aéronautiques et extra-aéronautiques qui seraient perçues par l'exploitant.

E - IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE AU PROFIT DES COMMUNES ENVIRONNANTES

- à court terme : évaluer les retombées en termes d'emplois directs et induits, d'augmentation de la taxe professionnelle
- à long terme : évaluer l'influence sur l'évolution du tissu industriel notamment dans le cadre du pôle de compétitivité aéronautique « Aerospace Valley ».

IV – DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

Remise de documents aux candidats à partir du 27 mai 2009 :

Préalablement à l'établissement de leur offre, les candidats devront prendre contact avec la DSAC.SUD afin qu'elle leur remette les documents nécessaires à la réalisation de l'étude listés en annexe (Alain Martzloff : 05.62.74.64.14 alain.martzloff@aviation-civile.gouv.fr ; Elizabeth Biben : 05.62.74.67.63 elizabeth.biben@aviation-civile.gouv.fr).

Réunion de cadrage

Le lancement de la prestation fera l'objet d'une réunion de cadrage entre les représentants de l'administration et le(s) représentant(s) du titulaire du marché.

Cette réunion de cadrage aura pour objectif de finaliser les modalités d'exécution de la prestation :

- présentation des éléments contextuels par la DSAC.SUD,
- présentation du déroulement de l'étude par le prestataire,
- établissement du calendrier.

Modalités de restitution

La remise de l'ensemble des documents par le titulaire du marché s'effectuera en 2 phases :

1. un premier rapport intermédiaire sera remis le 22 septembre 2009
2. le rapport définitif sera remis le 29 octobre 2009.

ANNEXE

Éléments fournis par la DSAC.SUD

Présentation de l'aérodrome de Toulouse-Francazal :

L'aérodrome de Francazal est entouré par les routes départementales RD 15 de Toulouse à Seysses, RD 23 de Toulouse à Cugnaux, RD 924 reliant la RD 15 à la RD 23.

Il s'étend sur trois communes et deux EPCI: Toulouse, Cugnaux (communauté urbaine) et Portet sur Garonne (communauté d'agglomération du Muretain).

La surface totale de l'emprise de la base aérienne 101 s'étend sur 290 ha. Le 1^{er} régiment du train parachutiste occupe actuellement 25 400 m² de surface bâtie sur une emprise de 29 ha en partie de nord de la base par convention auxquels seront ajoutés une soixantaine d'ha en continuité de la zone déjà occupée par changement d'attribution à la fermeture effective de la base en 2010.

Les équipements de la base

La base 101 Francazal ayant été édifiée à partir de 1934, la majorité des bâtiments qui constituent la « base vie et la base technique » date de cette période d'avant guerre (1937-1938); l'armée allemande occupa ensuite la base pendant la seconde guerre mondiale, ce qui entraîna un bombardement intensif des pistes et la destruction d'une partie des hangars aéronautiques en 1945.

De 1946 à 1984, la base ne cesse de s'étendre pour accueillir le centre d'instruction des équipages de transport, différentes unités aériennes sur la plate forme aéronautique venant compléter le CIET.

Piste et taxiway

L'aire de manœuvre est composée d'une piste de 1800 m de long sur une largeur de 45 m, d'une voie de circulation parallèle de même longueur sur une largeur de 23 m.

Les bâtiments

Ils se répartissent sur les différentes zones (zone de vie, zone technique, zone administrative, aires de stockage...) concentrés en partie sud de la piste aéronautique.

L'on compte une centaine de bâtiments de typologie différente, allant de la guérite aux bureaux, aux bâtiments d'hébergement et aux hangars de plusieurs centaines de mètres de long.

Surfaces utiles

- bureaux	10 562 m ²
- entrepôts	6492 m ²
- hangars aéronautiques	26 690 m ²
- hébergement et restauration	7894 m ²
- poste de commandement	960 m ²
- infirmerie	980 m ²
- autres locaux	1500 m ² env.
(station carburant, dépôt de munitions, hangar pompiers...)	

Les documents listés ci-dessous seront remis aux candidats à l'appel d'offres 07/2009 à partir du 27 mai 2009 :

- Fiche historique sur l'aérodrome de Francazal.

- plans de l'aérodrome de Francazal :

- . Plan général et surface des bâtiments
- . Plan de Servitudes Radioélectriques
- . Plan de Servitudes Aéronautiques
- . Plan d'Exposition au Bruit
- . plan d'accès routier actuel et extrait du Plan de Déplacement Urbain concernant le secteur de Francazal.

- **rapport de l'« Observatoire de l'aviation civile 2007-2008 »** publié en février 2009 consultable sur <http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/publical/oacdast.htm> : description de la situation du transport aérien en France et dans le monde au travers de l'activité des principaux acteurs du transport aérien et des missions de la DGAC ainsi que du contexte de leur déroulement.

- **note thématique sur l'aviation d'affaires DGAC N° 10 de mars 2009** sur <http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/publical/oacdast.htm>

- **note de conjoncture de l'Observatoire Régional des Transports de Midi-Pyrénées** consultable sur : <http://www.ortmidipyrenees.com>

Les candidats auront toutes facilités pour obtenir des informations auprès :

- la CCI de Toulouse : fichiers des entreprises
- de la Société Aéroport Toulouse-Blagnac : conditions d'exploitation de l'aviation d'affaire
- du commandant de la Base aérienne 101 : coûts de fonctionnement des infrastructures.

