

Village Air Conseil®

**Conseil en création et développement de
villages aéronautiques**

VILLAGE AIR CONSEIL 

1 Présentation du concept « airpark »

1.1. Définition et développement aux Etats-Unis

Un « airpark » peut être vu comme un village aéronautique, où un certain nombre d'habitations sont réunies près d'une piste d'aviation. Chaque résident peut ainsi jouir de sa passion en possédant son propre hangar, son propre avion et avoir accès de sa maison à la piste via un taxiway. Un village aéronautique peut ainsi être comparé à une marina où les locataires peuvent profiter directement de leur bateau à partir de leur jardin.



Figure 1: Village aéronautique des Lacs, Biscarrosse

Le concept de village aéronautique est né après guerre aux Etats-Unis. On y compte aujourd'hui plus de 500 réalisations, de toutes tailles, la plus importante regroupant plus d'un millier d'habitations. Nous citerons, à titre d'exemple:

- Sierra Sky park, en Californie, première réalisation datant de 1946;
- Spruce Creek, en Floride, la plus grande réalisation au monde avec 1.250 habitations;



Figure 2: Spruce Creek Airpark, US

- Cameron Park, en Californie, sans doute le village le plus médiatisé et qui a permis d'exporter le concept en Europe et particulièrement en France.



Figure 3: Cameron Airpark, US

D'autres villages, en Australie notamment, ont vu le jour depuis quelques années.

1.2 Développement en France

Le premier village aéronautique français (et européen) a été réalisé en 1996 en Vendée (Vendée Air Park), soit un demi-siècle après Sierra Sky Park. Depuis, l'idée a fait son chemin et plusieurs projets sont en cours d'étude ou de réalisation.

Parmi les projets déjà réalisés, nous retrouvons donc Vendée Airpark, précédemment cité, mais aussi Atlantic Airpark, également situé en Vendée, le village aéronautique des lacs à Biscarrosse et Nogaro Airpark dans le Sud Ouest.



Figure 4: Vendée Airpark

D'autres projets sont en cours d'étude. Nous pouvons citer Dinair (à Dinan, Finistère nord), Europ'airpark et Green airpark dans le Haut-Limousin. Des projets dans le Nord Pas de Calais et à Nancy ont aussi été proposés.

Le village aéronautique des Lacs à Biscarrosse compte 63 parcelles, toutes vendues (environ 80 % de français parmi les résidents). Quatre ans ont été nécessaires pour commercialiser l'ensemble des lots. Au total, le village occupe une superficie de 31 hectares. Il faut noter que le projet a reçu un avis favorable de la Délégation à l'Aménagement du territoire et à l'Action Régionale (DATAR) pour son caractère novateur, respectueux du cadre de vie et ne générant que très peu de nuisances.



Figure 5: Village aéronautique des Lacs, Biscarrosse



Figure 6: Illustration de Dinair, Dinan

A noter enfin qu'un projet de village aéronautique est en cours de réalisation en Espagne, près de Murcia.

2 Village Air Conseil ©

2.1 Contexte

L'équipe Village Air Conseil©(VAC) propose ses services pour créer et développer des villages aéronautique en France et à l'étranger. Avec trois projets en cours dans le Sud Est de la France, Village Air Conseil © s'affirme comme leader dans une région au fort potentiel. Il n'existe en effet aucun « airpark » dans le Sud Est de la France, proche de la Méditerranée, dans une région au caractère fort agréable où il fait bon vivre. C'est dans ce contexte que l'équipe VAC s'est installée pour proposer son expertise.

2.2 Méditerranée Air Village ©

Le projet Méditerranée Air Village© a débuté en septembre 2008. Cette plate-forme de Nîmes-Garons a été choisie car elle regroupe toutes les qualités que l'on peut espérer pour ce type de projet. Par ailleurs, avec la fermeture de la base aéronavale, l'aéroport est aujourd'hui à la recherche de propositions pour dynamiser et pérenniser son activité. Plusieurs sociétés sont implantées sur la plate-forme : Sabena Technics, leader en maintenance d'aéronefs, AVDEF, société spécialisée dans le service aérien militaire et d'affaire pour en citer quelques unes. La piste de 2400m permet l'IFR (*Instrument Flight Rules*) ainsi que l'utilisation d'avions d'affaires (type citation, turbopropulseur etc).

Autre point à souligner, la desserte par Ryanair de Londres, Liverpool, Nottingham et Bruxelles à partir de Nîmes. Le village aéronautique est ainsi directement accessible d'Angleterre et de Belgique.

Enfin, en termes de localisation, Nîmes est idéalement placée entre Montpellier, Marseille, Aix en Provence et Avignon. Elle s'intègre dans une région historique et culturelle (pont du Gard, Camargue etc) à 20 minutes des plages méditerranéennes et de la plus grande marina en Europe, Port Camargue. La plate-forme est par ailleurs reliée par autoroute à Montpellier en 30min, à Marseille en une heure. Dans un proche avenir, les futures gare TGV de Nîmes et de Montpellier faciliteront l'accessibilité du village.

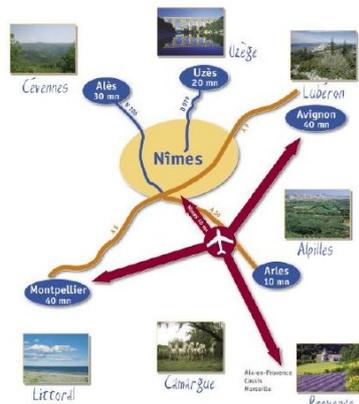


Figure 7: Nîmes au cœur d'une région très touristique

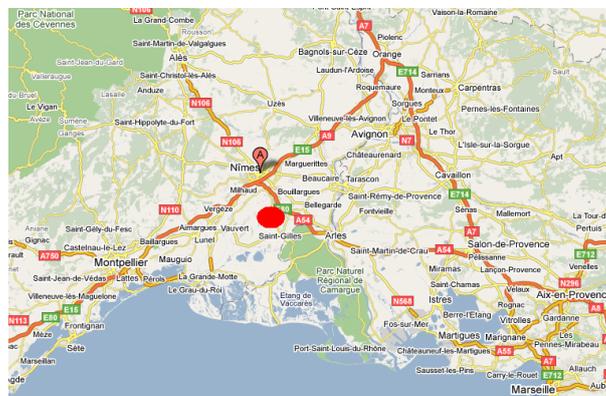


Figure 8: Situation de Nîmes

Méditerranée Air Village © est un projet global regroupant un village aéronautique de 60 résidences, une société spécialisée en services aériens ainsi qu'un campus aéronautique étudiant en cours de création (l'ESMA, Ecole Supérieure des Métiers de L'Aéronautique).



Figure 9: Aéroport de Nîmes- Garons. En vert, zone d'implantation du village / en rouge, zone du campus aéronautique / En bleu, société

Le village s'intègre dans la zone verte ci-dessus sur une surface d'une trentaine d'hectares. Les parcelles s'étaleront de 2500 à 8000m² avec une moyenne d'environ 3500m². Les taxiways et accès seront dimensionnés pour des appareils de type King Air 100.

Le projet a été présenté lors du Salon aéronautique de Cannes en Mai 2010 et a été très bien reçu. Suite au départ de l'aéronavale, le terrain est actuellement en restructuration pour être revu dans son exploitation générale et les discussions se poursuivent avec les collectivités locales et l'aéroport pour implanter le village.



Figure 10: Photo king Air 100



Figure 11: Type de résidences

A noter également la présence d'un golf international à quelques centaines de mètres du village, de terrains de tennis, d'un spa. Au sein du village un petit parc avec plan d'eau.



Figure 12: Draft architecture générale du village

Le village et la construction des maisons (BBC) suivront « une norme verte » développée conjointement par l'ensemble des parties concernées (apporteur d'affaires, collectivités locales, association de riverains, futurs résidents, architecte en chef). Une forte intégration de panneaux solaires sera entreprise, notamment sur les hangars avions (hangars particuliers et collectifs). Un premier ordre de grandeur pourrait donner 8000 m² de panneaux solaires, soit la production équivalente d'environ 350 foyers français.

2.3 Cap Sud Air Village ©

Fort de son expérience à Nîmes, l'équipe VAC s'est rapprochée de la ville de Béziers pour analyser la possibilité de créer un village aéronautique sur l'aérodrome de Vias.

Béziers est également un site idéal pour ce type de projet. Le site est positionné entre Provence et Espagne, au cœur d'une région à fort potentiel, à quelques kilomètres des plages méditerranéennes d'Agde. Proche de Montpellier et de Perpignan, le site s'intègre dans une région calme aux paysages magnifiques. Avec les autoroutes A9 et A75 qui relient l'Espagne la Côte d'Azur, et Paris, Béziers est rapidement accessible.



Figure 7: Situation de Béziers

Cap Sud Air Village © est un projet regroupant un village aéronautique d'une cinquantaine de résidences, un musée aéronautique volant et une structure de maintenance. Ce centre permettra aux résidents et aux détenteurs d'avions locaux de pouvoir entretenir leur appareil. D'autres services seront proposés comme la vente / revente d'appareils et du conseil.



Figure 8: Photo Baron

Les parcelles s'étaleront de 2500 à 8000m² avec une moyenne d'environ 3500-4000m². Les taxiways et accès seront dimensionnés pour des appareils de type Beechcraft Baron.



Figure 10: Site pour l'intégration du village

Un musée aéronautique volant sera créé sur le village (côté aéroport) où des appareils uniques seront exposés. Ceux-ci sont déjà identifiés et des accords existent pour les exposer. Ces partenariats devront s'étendre avec les collectionneurs locaux ainsi que d'autres musées. L'ambition de Village Air Conseil© est ainsi de créer le plus important musée VOLANT du Sud Est de la France. Parmi la collection, le Fouga 90, unique exemplaire de l'avion de chasse d'entraînement, sera présenté. Ce sera là l'image de Béziers qui sera mise en avant : Le concepteur FOUGA était natif de la ville. Un Djinn seul hélicoptère thermopropulsé, un Nord 260, premier turboprop régional, un Nord 262 « zébré » et plusieurs autres appareils donneront à ce musée une vraie légitimité dans la sauvegarde du patrimoine aéronautique.



Figure 13: Fouga 90 & Nord 262 "Zébré"

2.4 Provence Air Village ©

L'équipe Village Air Conseil © étudie la possibilité de créer un airpark dans le Var, près de Brignoles. Le projet n'en est qu'à la phase de pré-faisabilité.

2.5 Intérêt pour les collectivités locales

Il n'existe aucun village aéronautique dans le Sud Est de la France et moins d'une dizaine en Europe. C'est ainsi l'image de toute une région qui est valorisé par ce projet.

D'un point de vue économique et social, un tel projet représente une activité importante dans l'économie locale (BTP, architectes etc). Les résidences sont de standing élevé et la clientèle, aisée et dynamique, participe à la vie locale du site.

Un village aéronautique donne également une légitimité à des aéroports qui, faute de trafic, deviennent difficile à gérer pour les communautés.

2.6 La maîtrise des nuisances sonores

Dans l'opinion publique, l'aviation générale est souvent vue comme un monde fermé, synonyme de bruit pour les riverains. S'il est certain qu'*in fine* le bruit lié aux moteurs et aux décollages augmente dans l'espace aérien direct d'un village aéronautique, il faut néanmoins étudier plus précisément l'influence réelle du village sur les riverains.

En analysant les « airparks » existants en France, une soixantaine de résidences génère entre 3 500 et 4500 mouvements aériens par an. Cela représente en moyenne 10 « décollages-atterrissages » par jour. De plus, en imposant des circuits de piste adaptés, les gênes sonores réelles sont minimales. Un règlement intérieur est également proposé pour limiter les nuisances sonores au sol et en vol.

Enfin, pour les nuisances au sol (démarrage et roulage des avions), au-delà du règlement intérieur, des panneaux anti-bruits sont installés.

2.7 Clientèle

Le parc européen (Allemagne, France, RU, Belgique, Suisse) d'avions et hélicoptères (hors amphibie / ballon / planeur) est de 21 000 appareils. Parmi ces appareils, nous retrouvons essentiellement du monomoteur d'aéroclub (40%), du monomoteur privé (35%). Les bimoteurs à pistons / monoturbine / biturbine / monoréacteur / biréacteurs / tri-réacteurs privés représentent en France 782 appareils (2000 avions en Europe, parmi les pays cités ci-dessus). A ces chiffres nous pouvons ajouter une clientèle américaine et le parc irlandais, espagnol, nordique mais aussi celui d'une partie d'Europe de l'Est et d'Afrique du Nord. Compte tenu de ces éléments, le parc d'aéronefs visés est de 8500 à 11000 appareils.

La clientèle est passionnée. Parmi les personnes intéressées, nous retrouvons des Français, des Anglais, Allemands, Belges, Suisses, Luxembourgeois, Américains et bien entendu des hollandais, déjà nombreux dans la région. La moyenne d'âge des propriétaires est d'environ 40 ans. Il s'agit par conséquent d'une clientèle dynamique et aisée. Elle peut en ce sens participer activement à la vie sociale et économique de la région.

Parmi les personnes intéressées, nous retrouvons également des pilotes de ligne. En effet, beaucoup de pilotes long courrier (Air France etc) habitent dans le Sud Est de la France. Ils vivent à Montpellier, Marseille ou Toulouse et travaillent sur Paris. Enfin, concernant le type d'appareil, le panel est assez étendu de l'ULM moderne au bimoteur Beechcraft Baron, en passant par les cessna et autres Cirrus.

3 Intégrer un Village Aéronautique©

Rejoindre Cap Sud Air Village© ou Méditerranée Air Village©, c'est choisir la possibilité de vivre sa passion dans une région au caractère unique, au carrefour de la méditerranée, de l'Espagne et de la Provence.

Cette situation géographique exceptionnelle, associée à un réseau de communication de premier ordre permettra aux résidents de vivre pleinement leur passion.

Au-delà des services aériens proposés (maintenance, vente revente, conseil, copropriété), chaque résident pourra également profiter du village et de sa tranquillité.

Rejoindre l'équipe Village Air Conseil©, c'est enfin opter pour une aviation responsable, respectant l'environnement au travers d'une éco-conception des résidences et de l'intégration de panneaux solaires.

Pour plus d'informations, contactez nous :

Alexandre Quéméneur
06 27 12 31 75
aquemeneur@villageairconseil.com

Pierre Fourques
06 80 88 52 38
pfourques@villageairconseil.com

Pierre Calixte
pcalixte@villageairconseil.com

4 L'équipe Village Air Conseil©



Passionné depuis toujours par l'aviation, Alexandre Quéméneur est aujourd'hui ingénieur à Eurocopter, premier constructeur mondial d'hélicoptères et filiale du groupe européen EADS. Fort d'une formation technique en aéronautique reçue en France et au Royaume-Uni, Alexandre est également pilote privé avion et ULM.

Après avoir créé et développé Air Littoral Express à Montpellier, Pierre Fourques s'est lancé dans une formidable aventure aéronautique en créant Axis Airways. Basée à Marseille Provence, cette compagnie aérienne a été dirigée par Pierre pendant 6 ans avant d'être revendue en 2006. Pierre est aujourd'hui directeur de l'aéroport de Saint Tropez – La Mole.





Ancien pilote de ligne, Pierre Calixte est un expert du monde aéronautique. Après une première carrière en Afrique et dans les îles, Pierre Calixte a intégré Air Littoral comme commandant de bord. Son expérience opérationnelle et ses contacts sont des atouts majeurs dans ce dossier

Fils de pilote Air Littoral et lui-même pilote privé, Pierre-Alexandre François est architecte DPLG. Après avoir travaillé à Nîmes, Pierre-Alexandre a monté son cabinet à Montpellier.

Laurent Rouzeau est avocat spécialisé dans le droit des affaires et droit aérien. Avant de créer son cabinet à Aix-En-Provence, Laurent Rouzeau a été Directeur des Ressources Humaines dans la compagnie aérienne Axis Airways.

Jean Durand, ancien directeur général de l'ESMA et précédemment d'Air Littoral, complète l'équipe d'experts dédiés au projet.