



**SYNDICAT MIXTE POUR LA CRÉATION, L'AMÉNAGEMENT ET LA GESTION
2022-09 DE L' AÉRODROME BRIVE SOUILLAC**

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATIONS DU COMITÉ SYNDICAL**

L'an deux mille vingt deux et le 24 février à 14 h 30, le Comité du Syndicat Mixte pour la Création, l'Aménagement et la Gestion de l'Aérodrome Brive-Souillac, régulièrement convoqué, s'est réuni à la Mairie de Brive, Salle du Conseil Municipal, sous la présidence de Monsieur Julien BOUNIE.

La convocation a été établie et affichée le 18 février 2022.

DELEGUES TITULAIRES PRESENTS :

Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive : Président : M. Frédéric SOULIER - Conseillers communautaires : M. François PATIER - M. Christian PRADAYROL - M. Jean-Paul FRONTY - M. Philippe VIDAU - M. Jean-Louis LASCAUX - M. Julien BOUNIE - Mme Alexandra DOUSSAUD
Conseil Départemental de la Corrèze : Conseillers départementaux : M. Francis COMBY - Mme Pascale BOISSIERAS
Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine : Conseillers régionaux : M. Philippe NAUCHE - M. Valéry ELOPHE
Ville de Terrasson : Conseiller Municipal : M. Roger LAROUQUIE

DELEGUES TITULAIRES ABSENTS EXCUSES :

Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive : Conseillers communautaires : M. Yves GARY - M. Henri SOULIER
Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine : Conseiller régional : M. Pascal CAVITTE
C.C.I. de la Corrèze : Présidente : Mme Françoise CAYRE
C.C.I. du Lot : Président : Monsieur Jean HUGON

DELEGUES SUPPLEANTS REMPLACANT DES TITULAIRES ABSENTS :

Conseil Départemental de la Corrèze : Conseillers départementaux : M. Gérard SOLER représentant M. Pascal COSTE - M. Jean-Jacques DELPECH représentant Mme Frédérique MEUNIER
Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine : Mme Annick COUSIN
Conseil Départemental du Lot : Conseiller départemental : M. Régis VILLEPONTOUX représentant M. Frédéric GINESTE
Communauté de Communes CAUVALDOR : M. Habib FENNI représentant M. Raphaël DAUBET

DELEGUES TITULAIRES ABSENTS AYANT DONNE POUVOIR :

Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine : Mme Anabelle REYDY donne pouvoir à Monsieur Philippe NAUCHE

Le comité syndical, réuni à la majorité de ses membres en exercice a, conformément aux dispositions de l'article L. 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, désigné Madame Alexandra DOUSSAUD pour remplir les fonctions de secrétaire.

OBJET DE LA DELIBERATION : Débat d'Orientations Budgétaires (DOB) – Budget 2022

RAPPORTEUR : Le Président, Monsieur Julien BOUNIE

Accusé de réception en préfecture
019-251903175-20220224-2022-09-DE
Date de télétransmission : 03/03/2022
Date de réception préfecture : 03/03/2022

A. Préambule :

Selon les dispositions de l'article L.2312-1 du code général des collectivités territoriales, un débat d'orientations budgétaires a lieu en réunion du comité syndical, dans les deux mois précédant le vote du budget lui-même, dans les communes de trois mille cinq cents habitants et plus, les établissements publics de coopération intercommunale comprenant au moins une commune de 3 500 habitants et plus étant soumis aux mêmes dispositions.

Son utilité réside dans la détermination des grands équilibres budgétaires et des choix majeurs, notamment en termes d'investissement, de recours à l'emprunt et d'évolution des participations des collectivités adhérentes. Il a pour but de définir les enveloppes et les limites dans lesquelles le budget lui-même sera proposé. A noter que le compte administratif de l'année précédente sera voté avant le budget primitif et postérieurement au débat d'orientations budgétaires. Sont par conséquent intégrés dès les orientations budgétaires, les résultats prévisionnels de l'exercice précédent pour la section de fonctionnement et d'investissement, tout en maintenant son équilibre budgétaire.

Le DOB représente une étape importante dans la procédure budgétaire du Syndicat Mixte. Il doit permettre d'informer les élus sur la situation économique et financière de la collectivité afin d'éclairer leur choix lors du vote du budget primitif.

Le DOB de l'exercice 2022 s'inscrit dans la mise en œuvre de la feuille de route adoptée par le Syndicat et des débats intervenus lors des comités syndicaux

B. Retour sur l'année 2021 :

Dans la continuité de l'année 2020, l'année 2021 a été à nouveau fortement marquée par la crise sanitaire. Des restrictions de circulation, des quarantaines éventuelles pour accéder à certains pays ont été mises en place et ont à nouveau fortement impacté le trafic aérien tant international que national.

a. L'activité des lignes aériennes de l'aéroport Brive Vallée de la Dordogne

L'activité de l'aéroport a ressenti les effets du contexte national et international.

La ligne aérienne Brive - Paris (Orly) a été opérée avec un programme de vols de deux rotations quotidiennes du lundi au vendredi et une rotation le dimanche soit 22 vols hebdomadaires au lieu des 32 vols prévus contractuellement. Ce programme a ponctuellement été dégradé à 18 voire 12 vols sur certaines périodes de l'année pour s'adapter aux restrictions de déplacement. La fréquentation 2021 s'élève à près de 21 869 passagers soit une augmentation de 33% par rapport à l'année 2020 mais une baisse de 55 % par rapport à l'année 2019, année avant la crise COVID.

Les vols de la ligne Brive - Porto n'ont repris qu'au 04/06/2021 avec deux rotations hebdomadaires les lundi et vendredi. En 2021, 14 772 passagers ont emprunté cette ligne qui n'avait pas été opérée depuis le début de la crise covid.

La ligne Brive - Londres Stansted a été opérée du 17 juillet au 30 octobre 2021 pour une rotation hebdomadaire. En 2021, 3 614 passagers ont emprunté cette ligne.

La ligne Brive - Ajaccio a été opérée du 26 juin au 18 septembre. 1 008 passagers ont emprunté cette ligne en 2021 contre 1 701 en 2019 (pas de vol Brive - Ajaccio en 2020).

Ainsi, la fréquentation demeure toujours en deçà des fréquentations dynamiques qui avaient été constatées avant la crise covid. Toutefois, des signaux positifs se sont faits jour : la reprogrammation des vols, le déploiement de la vaccination, un fléchissement de la pandémie aux mois de septembre – octobre et novembre qui a permis d'identifier la réactivité positive et encourageante de la fréquentation des lignes.

b. En 2021 : le Syndicat a préparé son futur

Dans ce contexte complexe de reprise des vols, le Syndicat a été amené en 2021 à poursuivre la préparation de son futur avec tout d'abord :

★ la contractualisation de la poursuite de l'exploitation de la ligne aérienne Brive - Paris (Orly) pour la période 2022-2026 :

Malgré le contexte incertain, la liaison aérienne exploitée entre Brive et Paris (Orly) assure en l'absence de liaison ferroviaire à grande vitesse, **le désenclavement de tout un territoire s'étendant sur le département de la Corrèze mais aussi le Nord du Lot et l'est de la Dordogne en 50 min vers Paris.** Cette ligne d'aménagement du territoire, **essentielle pour la vitalité du développement économique, touristique et social fait l'objet d'obligations de service public et d'un partenariat financier depuis plusieurs années entre le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Brive-Souillac et l'Etat.** En 2019, ce sont près de 49 000 passagers qui ont emprunté ce service.

Le 4 janvier 2022, le contrat de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne aérienne en cours s'est terminé. **Dans un contexte inédit pour le trafic aérien fortement impacté par la crise sanitaire, le Syndicat et l'Etat ont engagé une démarche innovante tout au long de la procédure de renouvellement de l'exploitation.**

Des mécanismes inédits ont été inscrits dans la 1^{ère} convention d'OSP Post-Covid avec deux évolutions majeures :

- Un délestage pour fréquentation a été prévu dans les obligations de service public (OSP) de la ligne validé par arrêté du 16 mars 2021,
- Une formule de retour de recettes dans la perspective d'une fréquentation de la ligne plus favorable a été négociée avec le candidat pressenti.

Toutefois, malgré des évolutions très positives obtenues lors de la phase de négociation (près de 1.3 M€), **le montant de la compensation financière évolue de façon notable comparativement au contrat en vigueur (+78 %).**

Ainsi, dans l'hypothèse où aucun délestage pour fréquentation n'intervient au cours de l'année, la compensation auprès de la collectivité et de l'Etat est sollicitée, pour un montant de :

2022	2023	2024	2025
4 701 579 €HT	4 651 566 €HT	4 478 889 €HT	4 362 964 €HT

Conscient de ce contexte difficile, **le Syndicat a réinterrogé ses dépenses et la convention d'objectifs qu'il a signée avec ses membres.** Un débat relatif à un projet de nouvelle prospective financière s'est déroulé au sein du comité syndical le 9 novembre. Il a été proposé au comité syndical afin de poursuivre la relance de l'aéroport, de ne conserver que les dépenses ayant pour objet la mise en conformité de la plateforme avec la réglementation européenne ou permettant d'accompagner le développement économique (investissement en vue de l'implantation de porteurs de projets économiques sur la plateforme, de services, maintien des lignes reliant le territoire au Royaume Uni, au Portugal et ouverture d'une ligne vers la Belgique) quand les dépenses de fonctionnement étaient optimisées.

Dans le même temps, une négociation avec l'Etat, partenaire du Syndicat dans la contractualisation de la délégation de service public de cette ligne aérienne s'est engagée. Ce sont près de 8.10 M€ qui ont été réservés par l'Etat pour la contribution au déficit de la ligne aérienne Brive - Paris (Orly). Conformément au décret 2005-473 du 16 mai 2005, la contribution de l'Etat de 50% du déficit est plafonnée à 50 % des recettes commerciales de la ligne. En 2020 et 2021, au regard du contexte sanitaire, cette disposition avait été abrogée. Le complément de contribution au déficit d'exploitation de la ligne est en cas d'activation de ce plafonnement versé par le Syndicat.

★ la mise aux normes européennes de sa plateforme

Par délibération en date du 9 septembre 2019, le Syndicat Mixte a adopté la convention d'objectifs de l'aéroport Brive-Vallée de la Dordogne fixant sa feuille de route pour les années 2019 - 2023. Cette convention légalisée après sa signature par tous les membres du Syndicat le 1^{er} décembre 2020 fixait dans son action 2.1 l'objectif de « maintenir l'infrastructure en condition opérationnelle au regard des

normes en vigueur notamment issue de la certification réglementaire européenne ou des missions régaliennes de sûreté – sécurité ».

Cette action prévoyait ainsi de programmer les chantiers prévus dans les deviation acceptance and action document et le plan d'actions correctives liés à la délivrance de la certification européenne de la plateforme aéroportuaire.

Lors de son audit, l'organisme certificateur avait notamment pointé une pente de talus trop importante en bout de piste (piste 11) nécessitant la réalisation d'une action corrective. Les travaux de comblement de ce talus et de création d'une plateforme de sortie de piste sont ainsi à réaliser pour être en conformité avec la réglementation européenne.

Initialement prévus par tranches à partir de l'année 2021, et au regard de la réduction des vols constatés avec la crise sanitaire, le comité syndical a décidé par délibération en date du 8 avril 2021 de lancer dès l'année 2021 les travaux en une tranche.

La consultation lancée en fin d'année 2021 a permis de retenir le 24 décembre 2021 l'entreprise Pignot TP pour un montant de travaux de 265 335 €HT. La réalisation des travaux est prévue au premier trimestre 2022.

c. Point d'étape sur la feuille de route du Syndicat

La convention d'objectifs adoptée par le Syndicat et ses membres en 2019 a défini la feuille de route de la plateforme aéroportuaire pour les années 2019-2023. En 2021, le bilan intermédiaire de la convention d'objectifs a conduit l'assemblée à réinterroger certains aspects de la convention d'objectifs et principalement le plan pluriannuel d'investissements. Celui-ci a été adapté pour mobiliser l'année 2021, année attendue de reprise des vols, pour la réalisation d'investissements structurants pour le site. L'enveloppe d'investissement initiale a été maintenue à 7 455 k€.

Le bilan de la convention d'objectifs pour l'année 2021 joint en annexe est présenté en séance.

C. L'année 2022

L'année 2022 devrait dans la continuité des années 2020 et 2021 être marquée par l'aléa lié à la pandémie de coronavirus rendant incertaine la reprise et le retour à la normale du trafic aérien comme la reprise épidémique à la fin de l'année 2021 a pu le démontrer.

a/ les vols prévus en 2022

La programmation des vols aériens connue à date sera susceptible d'être adaptée au fil de l'année. Pour l'heure, il est prévu :

- Le lancement de la nouvelle délégation de service public confiée à la société Amelia pour l'exploitation de la ligne Brive - Paris (Orly) le 5 janvier 2022. Au regard des fréquentations des vols de la période de 13 semaines précédant le préavis d'un mois de lancement du nouveau contrat, de la situation sanitaire, il a été prévu d'activer le délestage du vol de demi-journée jusqu'à la fin du mois de mars 2022. Un suivi régulier des fréquentations sera opéré pour adapter le programme de vols aux saisons iata été (débutant le dernier week end de mars jusqu'au dernier week end d'octobre) et iata hiver. Afin de faciliter le parcours usager et d'être incitatif, des partenariats ont été mis en place avec Air France pour permettre les réservations des vols depuis le site d'Air France, de bénéficier du programme de fidélité d'Air France, ...
- La poursuite des vols à l'année de la ligne Brive - Porto à raison de 2 fréquences hebdomadaires les lundi et vendredi. Un délestage des vols est annoncé pour une période d'un mois du 8 janvier 2022 au 4 février 2022.
- La reprise des vols à raison de 2 fréquences hebdomadaires les mercredi et samedi pour la ligne Brive - Londres Stansted pour la saison estivale,
- L'ouverture de la ligne Brive - Bruxelles Charleroi pour la saison iata été à raison de deux rotations hebdomadaires les lundi et vendredi.
- La reprise des vols de la ligne Brive - Ajaccio du 18 juin au 24 septembre à raison d'une fréquence hebdomadaire le samedi.

b/ le plan pluriannuel d'investissement 2022-2026

En parallèle des négociations dans le cadre de la délégation de service public pour l'exploitation de la ligne aérienne, des scénarii de prospective financière ont été simulés pour évaluer la capacité du Syndicat à mener à bien l'ensemble de ses projets.

Une prospective tendancielle intégrant les nouvelles conditions économiques du projet de contrat de DSP et les engagements de la convention d'objectifs consolidés a démontré l'absence de capacité financière du Syndicat à réaliser l'ensemble de ses projets sans faire appel à une augmentation de la contribution financière de ses membres.

Une prospective scénario cible a amené le Syndicat à réinterroger ses dépenses de fonctionnement (- 195 k€/4 années), sa participation à la régie de l'aéroport (- 1 480 k€/4 années) et ses investissements.

Au regard de la réglementation en vigueur et des spécificités du contrat si la crise sanitaire poursuivait son impact fort de la fréquentation de la ligne, un transfert du montant de la contribution de l'Etat sur celle du Syndicat pourrait se faire jour. Un suivi très régulier des fréquentations de la ligne est mis en place depuis son lancement le 5 janvier 2022 afin d'identifier au plus tôt si une telle problématique survenait.

Le scénario cible de la prospective financière présenté à l'occasion du débat d'orientations budgétaires prend en compte pour la ligne aérienne un fonctionnement de la ligne sur la base de 2 allers-retours du lundi au vendredi et 1 aller-retour le dimanche pour les années 2022 et 2023 et de 3 allers-retours du lundi au vendredi et 1 aller-retour le dimanche pour les années 2024 et 2025.

Par ailleurs, de nouvelles opportunités d'installation de l'activité économique se sont faites jour depuis lors invitant à réinterroger le plan pluriannuel d'investissement en lançant la zone d'activités ainsi que l'extension du stationnement commercial des avions et des véhicules légers. Le plan pluriannuel d'investissement modifié joint en annexe propose :

- de finaliser en 2022 la réalisation des travaux d'aménagement de l'aire de sortie bout de piste engagés en fin d'année 2021 pour un coût d'opération évalué à 278 k€HT
- de programmer l'extension du parking aviation commerciale et du taxiway correspondant pour un montant de 3 648 k€HT
- de programmer la réalisation du parking P2 et de la voirie de contournement pour un montant de 371 k€HT
- de décaler en 2023 l'aménagement de la salle d'aviation d'affaires, celle-ci serait créée en réaménageant le bâtiment loueur pour un montant de 70 k€HT et la réalisation de la tranche 1 de la zone d'activités (hors taxiway) pour un montant de 647 647 €.

A noter comme indiqué précédemment que les travaux d'aménagement d'aire de sortie bout de piste ayant été attribués à la fin de l'année 2021, ils ont été engagés sur l'exercice comptable 2021 et figurent aux restes à réaliser du compte administratif.

Le parking aviation commerciale serait ensuite mis à disposition de la Régie de l'Aéroport qui gèrerait la location de ces derniers en percevant un loyer qui à cette étape peut être évaluée à 80k€HT. L'accompagnement de la Régie serait alors, au regard de cette recette nouvelle, diminué du même montant. Le bâtiment serait porté par un tiers investisseur qui pourrait être la régie de l'aéroport via par exemple un crédit bail.

A l'issue des échanges entre le Président et les membres du Syndicat, ce projet serait porté par la SEM TERRITOIRES 19.

Par ailleurs, la reprise aérienne et la lente remontée de la fréquentation vont impacter les recettes de la régie d'exploitation de l'aéroport. Aussi, afin d'accompagner celle-ci, il est proposé de réduire la participation du syndicat à la régie pour les années 2022 et 2023 à 50k€/an (initialement 440k€/an) et d'impacter la baisse complémentaire de la participation sur les années 2024 et 2025 soit -850 k€/an.

c/ L'évolution de la feuille de route de l'aéroport pour la période 2019-2023

Les évolutions récentes et notamment le nouveau contrat de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne aérienne amènent à s'interroger sur les objectifs fixés, les investissements retenus dans la convention actée en septembre 2019 et avenantée par délibération du comité syndical le 5 mars 2021, dans le respect du maintien de la participation des membres. Suite au débat intervenu au sein du comité syndical le 9 novembre 2021 et au débat d'orientations budgétaires soumis ce jour au comité syndical, un avenant à la convention d'objectifs sera proposé au cours de l'année 2022 en cohérence avec les études lancées par la Région Nouvelle-Aquitaine pour la refondation de sa stratégie aéroportuaire.

D. Grandes orientations budgétaires de l'exercice 2022 :

En se fondant sur les résultats prévisionnels de l'année 2021, les grandes orientations budgétaires pour le budget 2022 peuvent être proposées.

I. Les résultats prévisionnels de l'exercice 2021

Sous réserve du vote des comptes administratif et de gestion par le comité syndical, il est déjà envisageable d'intégrer dans le projet de budget les résultats prévisionnels suivants :

	INVESTISSEMENT	FONCTIONNEMENT	TOTAL
<u>RECETTES</u>			
-			
Prévisions budgétaires totales (a)	2 394 122,79	8 351 052,47	10 745 175,26
Titres de recettes émis (b)	39 362,16	4 654 229,59	4 693 591,75
Réductions de titres (c)		120 000,01	120 000,01
Recettes nettes (d= b-c)	39 362,16	4 534 229,58	4 573 591,74
<u>DEPENSES</u>			
-			
Autorisations budgétaires totales (e)	2 394 122,79	8 351 052,47	10 745 175,26
Mandats émis (f)	858 229,16	4 320 725,50	5 178 954,66
Annulations de mandats (g)		763 272,20	763 272,20
Dépenses nettes (h=f-g)	858 229,16	3 557 453,30	4 415 682,46
<u>Résultats de l'exercice (d-h)</u>	- 818 867,00	976 776,28	157 909,28
Résultats à la clôture de l'exercice précédent	290 749,79	3 817 552,47	4 108 302,26
<u>Résultat de clôture</u>	- 528 117,21	4 794 328,75	4 266 211,54
Recettes à réaliser	-		-
<u>TOTAL</u>	- 528 117,21	4 794 328,75	4 266 211,54
Dépenses à réaliser	- 314 397,50		- 314 397,50
RESULTAT ANTICIPE	- 842 514,71	4 794 328,75	3 951 814,04

II. Prospective financière prévisionnelle pour 2022

Ainsi, le DOB propose, dans le respect du maintien de la participation des membres :

- La poursuite du financement de la ligne sous OSP Brive - Paris pour un montant de 2 335 407€ conformément à la convention tripartite signée avec l'Etat et la compagnie Amelia
- Le maintien de l'enveloppe réservée à l'accompagnement du déficit d'exploitation de la Régie au travers de la subvention versée à cette dernière pour un montant de subvention de 1 500 000 € (-50 k€/2021) ;
- les investissements relatifs :
 - o A l'aménagement du parking P2 et de la voie de contournement pour un montant de 371 k€HT
 - o L'extension du parking aviation commerciale et du taxiway pour un montant de 3 648 k€HT
 - o L'acquisition de petits équipements (ordinateur, dispositif de vidéo conférence, ...) pour un montant de 13k€HT

La maquette pourrait ainsi se décliner comme suit :

SECTION INVESTISSEMENT

DEPENSES	
Remboursement de la dette (capital)	857 704,00 €
Installations générales, agencements et aménagements divers	4 032 000,00 €
Reste à réaliser 2021	314 397,50 €
Résultat reporté de 2021 (001)	528 117,21 €
Mouvements d'ordre s/avance	<u>10 000,00 €</u>
Total	5 742 218,71 €

RECETTES	
Amortissements	20 000,00€
Mouvements d'ordre s/avance	10 000,00 €
Affectation du résultat 2021	842 514,71 €
Recours à l'emprunt	4 032 000,00 €
Virement de la section de fonctionnement	<u>837 704,00 €</u>
Total	5 742 218,71 €

SECTION FONCTIONNEMENT

DEPENSES	
* Chapitre 011 - charges à caractère général	53 000,00 €

Article 6064 - Fournitures administratives	200,00
Article 6068 - Autres fournitures	300,00
Article 615221 - Entretien bâtiments publics	5 000,00
Article 615228 - Entretien bâtiments	7 000,00
Article 615231- Entretien des voies et réseaux	2 000,00
Article 6156 - Maintenance	1 800,00
Article 616 - Primes d'assurances	3 500,00
Article 617 Etudes et recherches	<u>22 500,00</u>

DB

Article 6182 - Documentation générale et technique	150,00
Article 6188 - Autres frais divers	500,00
Article 6226 - Honoraires	5 000,00
Article 6231 - Annonces et insertions	3 000,00
Article 6232 - Fêtes et cérémonies	1 000,00
Article 6256 frais de déplacements	500,00
Article 627 – Services bancaires et assimilés	200,00
Article 63512 - Taxes foncières	250,00
* Chapitre 012 - charges de personnel (Mise à disposition)	36 000,00 €
* Chapitre 65 - Autres charges de gestion courante	3 840 407,00 €
Article 6518 - Redevance pour concessions brevets licences	2 000,00
Article 6532 - Frais de mission	3 000,00
Article 65737 - Subvention régie personnalisée	1 500 000,00
Article 6574 - Ligne aérienne Brive-Paris	2 335 407,00
* Chapitre 66 - Charges financières	633 217,00 €
Article 66111 -	641 159,51 €
Article 66112 -	- 8 943,03 €
Article 668 -	1 000,52 €
* Chapitre 67 – Charges exceptionnelles	2 000,00 €
Article 678 – Autres charges exceptionnelles	2 000,00 €
* Chapitre 68 – Dotations aux provisions	3 062 986,04 €
Article 6815 – Provision pour risques	3 062 986,04 €
* Chapitre 023 Virement à la section d'investissement	837 704,00 €
* Chapitre 042 – Opérations d'ordre de transfert	20 000,00 €
Article 6811 – Dotations aux amortissements	20 000,00 €
Total	8 485 314,04 €

RECETTES

* 002 - Résultat reporté	3 951 814,04 €
* Chapitre 74 – Dotations et participations	4 533 500,00 €
Article 7461 – DGD	2 118,00
Article 7472 – Régions	1 207 845,50
Article 7473 - Départements	1 358 218,58
Article 74741 – Communes membres du GFP	13 294,15
Article 74751 –GFP de rattachement	1 791 164,60
Article 74758 – Autres Group. coll	62 482,49
Article 74788 – Autres organismes	98 376,68
Total	8 485 314,04 €

III. Participation des collectivités adhérentes et non adhérentes

PARTICIPATION DES COLLECTIVITES ADHERENTES ET NON-ADHERENTES

PARTICIPATIONS (€)		TAUX	BP2022				TOTAL
			INVESTISSEMENT (Dette-DAP)	LIGNE AERIENNE	REGIE PERSONNALISEE	FONCTIONNEMENT	
Total avant plafonnement			837 704,00	2 335 407,00	1 500 000,00	747 099,00	5 420 210,00
Syndicat	Autofinancement	16,40%		- 888 828,00			- 888 828,00
Membres	CABB	40,42	338 599,96	544 287,23	606 300,00	301 977,42	1 791 164,60
	CD19	25,00	209 426,00	336 644,75	375 000,00	186 774,75	1 107 845,50
	CRégion NA	25,00	209 426,00	336 644,75	375 000,00	186 774,75	1 107 845,50
	CD46	5,65	47 330,28	76 081,71	84 750,00	42 211,09	250 373,08
	CCI CORREZE	0,10	837,70	1 346,58	1 500,00	747,10	4 431,38
	CCI LOT	2,12	17 759,32	28 547,47	31 800,00	15 838,50	93 945,30
	CAUVALDOR	1,41	11 811,63	18 986,76	21 150,00	10 534,10	62 482,49
	TERRASSON	0,30	2 513,11	4 039,74	4 500,00	2 241,30	13 294,15
Partenaire	CRégion OCC	fixe		100 000,00			100 000,00
TOTAL PARTICIPATIONS 2022		100,00	837 704,00	1 446 579,00	1 500 000,00	747 099,00	4 531 382,00

IV. Evolution de la dette

1. Synthèse de l'évolution de la dette en 2022

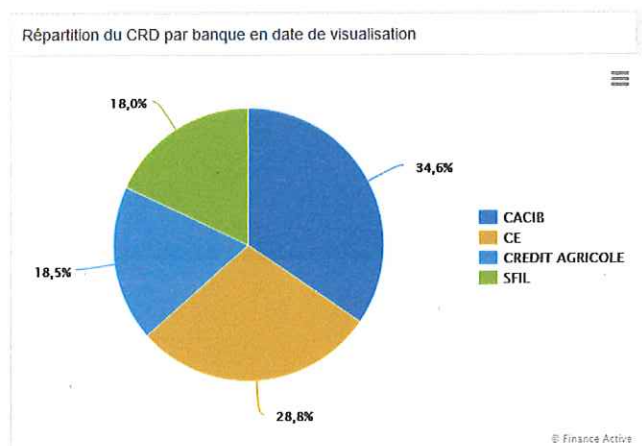
En k€

Capital restant dû (CRD) au 01/01/2022	16 503 773,27
Remboursement capital de la dette en 2022	857 703,15
Solde CRD au 31/12/2022	15 646 070,12 €

2. La structure de la dette

Les emprunts souscrits par le Syndicat sont soit de type taux fixe (3 emprunts) soit de taux variable barrière (2 emprunts).

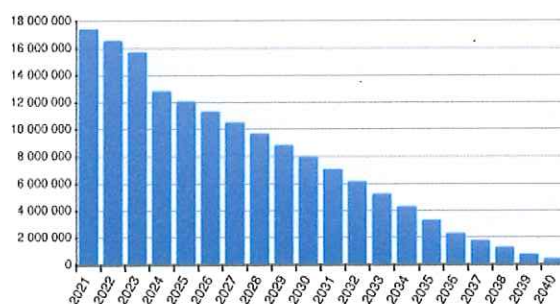
➤ la dette par prêteur se répartit comme suit :



Prêteur	
+ CA	CAISSE D'EPARGNE
+ CA	CREDIT AGRICOLE
+ CA	CREDIT AGRICOLE CORPORATE AND INVESTMENT BANK
+ SFIL	SFIL CAFFIL

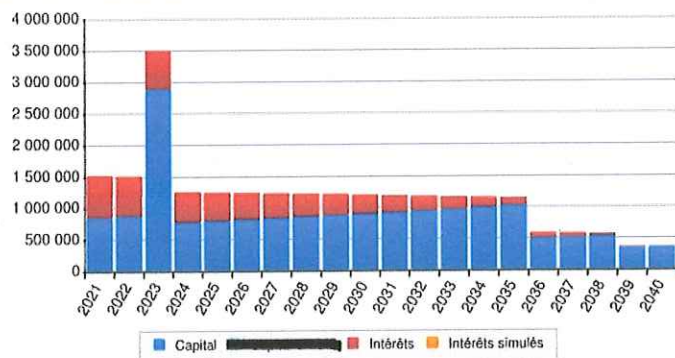
3. L'extinction de la dette

Évolution du capital restant dû



JB

Flux de remboursement



4. Les emprunts prévisionnels pour l'année 2022

Dans le cadre de la préparation du budget 2022, il est prévu d'avoir recours à un emprunt nouveau à hauteur des nouveaux investissements à hauteur de 4 032 000,00 €.

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical prend acte de la tenue du débat sur le développement des lignes et de celui sur les orientations budgétaires et des éléments sur la base desquels s'est tenu ce débat.

Conformément à l'article 10-1 des statuts du Syndicat, il est proposé aux membres d'adopter le plan pluriannuel d'investissement qui lui est soumis selon les règles de majorité qualifiée.

Nombre de membres en exercice : 23
Nombre de membres présents : 18
Nombre de suffrages exprimés : 70

Adopté à la majorité qualifiée

Pour extrait certifié conforme

Votes : Pour : 70
Contre : 0
Abstention : 0

Le Président


Julien BOUNIE

Proposition de scénario DOB 2022

	PPI existant	Financé sur 2021	Scénario cible pour DOB 2022					Ecart
			2022	2023	2024	2025	Total	
+ nouveau PPI (emprunt taux fixe 1,6 % sur 15 ans)								
+baisse fonctionnement syndicat								
+baisse régie 440 K€/an qui bénéficiera de recettes supplém. de 70 K€/an								
+2AR 2022 et 2023 puis 3AR 2024 et 2025								
=> participations avec 200 K€/an Occitanie								
			2022	2023	2024	2025	Total	
Zone d'activités : étude d'opportunité	1 800 000	29 475	-	-	-	-	- 970 000	
Extension du parking aviation commerciale	1 500 000		3 648 000	-	-	-	2 148 000	
traitement fissures de la piste	50 000		-	-	-	-	- 50 000	
restaurant - salle de conférence i.tech : étude d'opportunité	1 000 000		-	70 000	-	-	- 1 130 000	
Bâtiment Avions	-		2 030 000	-	-	-	2 030 000	
Terrassements talus pour certification	800 000	278 118	-	-	-	-	- 800 000	
Raccordement à la fibre	25 000		-	-	-	-	-	
climatisation des locaux bloc technique - vigie	150 000		-	-	-	-	-	
renouvellement de la piste	2 000 000		-	-	-	-	-	
parking P2	100 000	6 805	371 000	-	-	-	271 000	
photovoltaïque en autoconsommation	1 200 000		-	-	-	-	- 725 000	
Petits renouvellements			13 000	-	-	-	- 6 064	
			6 062 000	70 000	-	-	6 132 000	
		314 398	6 062 000	70 000	-	-	6 132 000	
PPI								
Recours à l'emprunt								
Nouveaux emprunts (capital + charges) 1 % sur 15 ans			-	501 125	500 446	493 905	1 495 476	
Annuité de dette (capital + charge)		1 505 181	1 489 920	3 483 656	1 245 349	1 235 445	7 454 369	
Fonctionnement net		47 177	94 882	95 602	96 336	97 085	383 906	
Subvention régie		1 550 000	1 110 000	1 110 000	1 110 000	1 110 000	4 440 000	
OSP Brive-Paris		1 252 370	2 335 407	2 121 300	2 376 230	2 181 482	9 014 419	
dont Charge OSP			6 835 510	7 000 875	8 684 204	8 763 507	31 284 096	
dont Recette OSP			3 000 069	3 259 050	4 205 316	4 400 543	14 868 978	
dont Participation état			1 500 035	1 626 525	2 102 658	2 181 482	7 410 700	
Participation état en %tage			39,11%	43,40%	46,95%	50,00%	45,12%	
Total Charges		4 354 929	5 030 208	7 311 683	5 328 361	5 117 917	22 788 170	
Participations reçues		4 531 382	4 631 382	4 631 382	4 631 382	4 631 382	18 525 528	
Total Produits		4 531 382	4 631 382	4 631 382	4 631 382	4 631 382	18 525 528	
Résultat		176 453	- 398 826	2 680 301	- 696 979	- 486 535	- 4 262 642	
Report solde N-1		4 108 302	4 266 211	3 867 385	1 187 083	490 104	3 569	
Solde départ								
Solde F+I (équilibre)		4 266 211	3 867 385	1 187 083	490 104	3 569	6 132 604	
Encours de la dette au 31.12 Capital		16 503 773	15 646 070	18 427 565	17 326 382	16 135 155	529 518	

Accuse de réception en préfecture
 019-2022-0903178-2022-09-09-DE
 Date de télétransmission: 03/03/2022
 Date de réception préfecture: 03/03/2022

55

Proposition de scénario DOB 2022 V2

	PPI existant	Reports de 2021 (RAR)	Scénario cible pour DOB 2022					Ecart
			2022	2023	2024	2025	Total	
+ nouveau PPI (emprunt taux fixe 1,10 % sur 20 ans) +baisse fonctionnement syndicat, +baisse régie 1800 K€ sur les 4 années, +2AR 2022 et 2023 puis 3AR 2024 et 2025.								
Scénario de Base								
Avenant 1								
extrapolé en 2024								
2025 sur le volet								
fonctionnement								
=>avec nouvelle								
OSP 2022-2025								
	Total		970 000	647 647	-	-	647 647	
		29 475	1 500 000	-	-	-	3 648 000	
			50 000	-	-	-	50 000	
			1 200 000	70 000	-	-	70 000	
		278 118	800 000	-	-	-	800 000	
			25 000	-	-	-	-	
			150 000	-	-	-	-	
			2 000 000	-	-	-	-	
		6 805	100 000	-	-	-	371 000	
			1 200 000	-	-	-	725 000	
			19 064	-	-	-	13 000	
		314 398	5 345 519	717 647	-	-	5 064 045	
		-	5 345 519	717 647	-	-	4 749 647	
PPI y c RAR n-1								
Recours à l'emprunt								
			1 100 882	245 952	287 511	284 899	818 361	
			7 463 312	3 483 656	1 245 349	1 235 445	7 454 369	
		1 505 181	579 583	95 602	96 336	97 085	383 906	
		47 177	6 200 000	1 500 000	700 000	700 000	4 400 000	
		1 550 000	13 176 997	2 121 300	2 376 230	2 181 482	9 014 419	
		1 252 570	34 340 593	7 000 875	8 684 204	8 763 507	31 284 096	
			16 145 596	3 253 050	4 205 316	4 400 543	14 858 978	
			5 038 000	1 626 525	2 102 658	2 181 482	7 410 700	
			27,58%	43,40%	46,95%	50,00%	45,12%	
			28 520 774	7 446 510	4 705 426	4 498 911	22 071 055	
		4 354 929	18 125 528	4 531 382	4 531 382	4 531 382	18 125 528	
		4 531 382	18 125 528	4 531 382	4 531 382	4 531 382	18 125 528	
			10 995 246	2 915 128	174 044	32 471	3 945 527	
		176 453	4 266 211	3 062 987	147 859	26 185	6 286	
		4 108 302	-	-	-	-	-	
			4 266 211	-	-	-	4 266 211	
			-	147 859	26 185	6 286	6 286	
			3 062 987	147 859	26 185	6 286	6 286	
			15 646 070	16 600 098	16 317 880	15 297 971	-	
		16 503 773	15 605 637	16 600 098	16 317 880	15 297 971	-	
			6 449 719	-	-	-	6 449 719	
			-	-	-	-	-	
			6 135 322	-	-	-	6 135 322	
			-	-	-	-	-	
			1 205 803	-	-	-	1 205 803	

Document utilisé de réception en préfecture
 Date de réception en préfecture : 03/03/2022
 Date de télétransmission : 03/03/2022
 Date de réception en préfecture : 03/03/2022

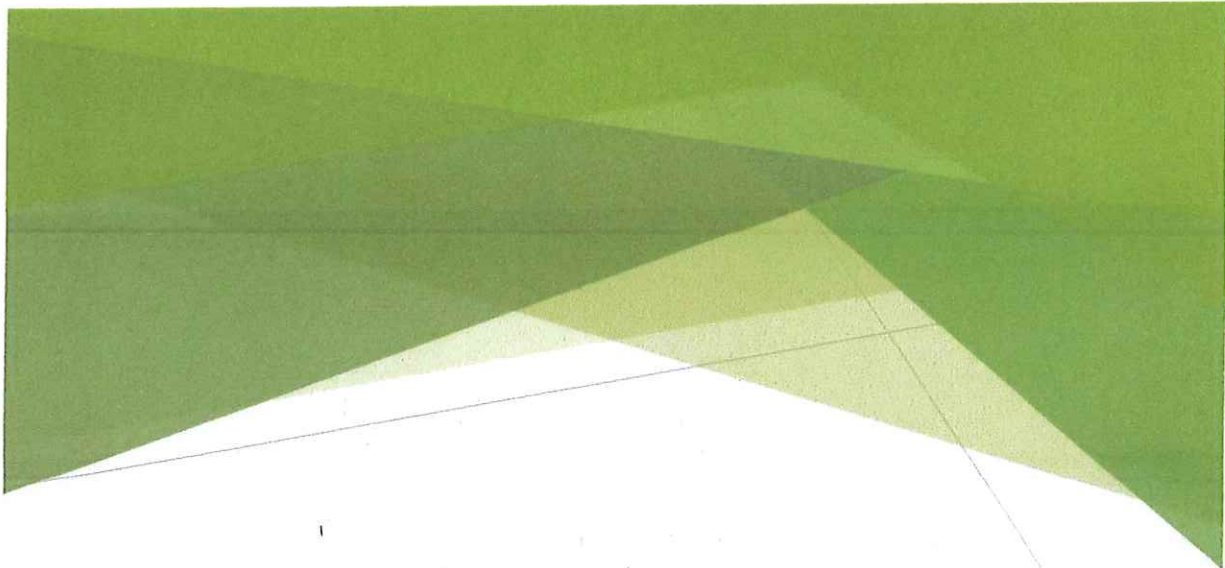
JP

Syndicat Mixte de l'aérodrome Brive - Souillac

Evolution de la convention d'objectifs 2019-2023

Accusé de réception en préfecture
019-251903175-20220224-2022-09-DE
Date de télétransmission : 03/03/2022
Date de réception préfecture : 03/03/2022

37



La convention d'objectifs

Une feuille de route sur 5 années (2019-2023)

Accusé de réception en préfecture
019-251903175-20220224-2022-09-DE
Date de télétransmission : 03/03/2022
Date de réception préfecture : 03/03/2022



BA

La convention d'objectifs

- ▶ Un contrat pluriannuel de 5 années entre le Syndicat et ses membres adoptés par le comité syndical le 9/09/21 développé autour de 4 axes
 - ▶ Axe 1 : Disposer d'une stratégie de développement cohérente afin de favoriser la desserte et le désenclavement du territoire par le réseau aérien
 - ▶ Axe 2 : Optimiser les ressources et les charges financières
 - ▶ Axe 3 : S'intégrer dans le processus de stratégie régionale de la Nouvelle-Aquitaine
 - ▶ Axe 4 : Favoriser l'appropriation de l'aéroport par les habitants et les entreprises du territoire

- ▶ Avenant suite à la crise sanitaire (délibération du 5 mars 2021) :
 - ▶ Objectifs de fréquentation de la ligne Brive-Paris (sous réserve des conditions sanitaires)
 - ▶ Annulation du développement de la ligne Brive-Lyon
 - ▶ Evolution du PPI en maintenant l'enveloppe

UB

Une prospective financière intégrant un plan pluriannuel d'investissement pour le Syndicat

- ▶ Synthèse des éléments financiers :
 - ▶ Maintien de la participation à la Régie à 1 050 k€/an
 - ▶ Développement de lignes : 500k€/an
- ▶ Maintien de la participation des membres à un niveau de 4 431 k€ à compter de 2020
- ▶ Participation de l'Occitanie à hauteur de 100 k€/an
- ▶ Enveloppe du PPI : 7,455 k€ :
 - ▶ Extension zone d'activités : 1 000 k€
 - ▶ Extension parking (commercial, P2) : 1 600 k€
 - ▶ Bâtiment affaire : 1 200 k€
 - ▶ Terrassements talus pour certification : 800 k€
 - ▶ Photovoltaïque en autoconsommation : 725 k€
 - ▶ Traitement fissures piste : 50 k€
 - ▶ Remboursement capital emprunt : 2 000 k€
 - ▶ Climatisation bloc technique - vigie : 35 k€
 - ▶ Raccordement fibre : 25 k€
 - ▶ Petits renouvellements : 20 k€

L'impact du nouveau contrat de DSP sur la prospective financière

=> Proposition de réinterroger la prospective financière

		Scénario de Base				
		Avenant 1 extrapolé en 2024-2025 sur le volet fonctionnement ->avec nouvelle OSP 2022-2025 + part Etat inchangée + emprunt totalité PPI				
	Réel 2021	2022	2023	2024	2025	Total
Zone d'activités : étude d'opportunité	1 800 000	970 000	-	-	-	1 000 000
Extension du parking aviation commerciale	1 500 000	700 000	800 000	-	-	1 500 000
traitement fissures de la piste	50 000	-	50 000	-	-	50 000
restaurant - salle de conférence i.tech : étude d'opportunité	1 000 000	1 200 000	-	-	-	1 200 000
Terrassements talus pour certification	800 000	775 000	-	-	-	800 000
Raccordement à la fibre	25 000	-	-	-	-	-
climatisation des locaux bloc technique - vigie	150 000	-	-	-	-	-
renouvellement de la piste	2 000 000	-	-	-	-	-
parking P2	100 000	89 000	-	-	-	100 000
photovoltaïque en autoconsommation	1 200 000	10 000	715 000	-	-	725 000
Petits renouvellements		16 104	-	-	-	16 104
PPI	66 000	3 760 104	1 565 000	-	-	5 325 104
Recours à l'emprunt	-	3 760 104	1 565 000	-	-	5 325 104
Nouveaux emprunts (capital + charges) 1% sur 15 ans	-	-	288 275	405 751	402 201	1 096 227
Annuité de dette (capital + charge)	1 505 181	1 498 863	3 483 656	1 245 349	1 235 445	7 463 312
Fonctionnement net	161 418	163 329	124 418	145 411	146 425	579 583
Subvention régie	1 550 000	1 550 000	1 550 000	1 550 000	1 550 000	6 200 000
OSP Brive-Paris	1 254 500	3 447 079	3 397 066	3 224 388	3 108 464	13 176 997
<i>dont Charge OSP</i>		8 353 189	8 539 693	8 684 204	8 763 507	34 340 593
<i>dont Recette OSP</i>		3 651 610	3 888 127	4 205 316	4 400 543	16 149 596
<i>dont Participation état</i>		1 254 500	1 254 500	1 254 500	1 254 500	5 018 000
<i>Participation état en %tage</i>		26,68%	26,97%	28,01%	28,75%	27,58%
Total Charges	4 471 099	6 659 271	8 843 414	6 570 900	6 442 535	28 516 120
Participations reçues	4 531 382	4 531 382	4 531 382	4 531 382	4 531 382	18 125 528
Total Produits	4 531 382	4 531 382	4 531 382	4 531 382	4 531 382	18 125 528
Résultat	60 283	- 2 127 889	- 4 312 052	- 2 099 518	- 1 911 153	- 10 390 592
Report solde N-1	4 108 302	4 102 585	1 974 696	- 2 337 337	- 4 376 854	
Solde départ						4 102 585
Solde F+1 (équilibre)	4 102 585	1 974 696	- 2 337 337	- 4 376 854	- 6 288 007	- 6 288 007
Encours de la dette au 31.12 Capital	16 503 773	15 646 070	16 279 128	16 726 738	15 589 305	15 589 305

Accusé de réception en préfecture
019-251903174-20220224-2022-09-DE
Date de télétransmission : 03/03/2022
Date de réception préfecture : 03/03/2022

Les leviers

- ▶ Dépenses de fonctionnement du syndicat
- ▶ Lissage du remboursement d'emprunt de 2M€
- ▶ Subvention d'exploitation à la Régie
- ▶ Développement des lignes
- ▶ Evolution du PPI
- ▶ Participation de l'état à l'OSP
- ▶ Participation des membres et Occitanie

Proposition de scénario cible CS nov 2021

	Réal 2021	Scénario de Base		Scénario cible					Ecart
		Total		2022	2023	2024	2025	Total	
		1 800 000	1 500 000	-	1 447 647	-	-	1 477 647	
Zone d'activités : étude d'opportunité	1 800 000	1 000 000	-	1 447 647	-	-	-	1 477 647	477 647
Extension du parking aviation commerciale	1 500 000	1 500 000	-	700 000	800 000	-	-	1 500 000	-
traitement fissures de la piste	50 000	50 000	-	-	-	-	-	-	- 50 000
restaurant - salle de conférence i.tech : étude d'opportunité	1 000 000	1 200 000	-	200 000	-	-	-	200 000	- 1 000 000
Terrassements talus pour certification	800 000	800 000	-	376 600	-	-	-	401 600	- 398 400
Raccordement à la fibre	25 000	-	-	-	-	-	-	-	-
climatisation des locaux bloc technique - vigie	150 000	-	-	-	-	-	-	-	-
renouvellement de la piste	2 000 000	-	-	-	-	-	-	-	-
parking P2	100 000	-	-	-	-	-	-	-	-
photovoltaïque en autoconsommation	1 200 000	100 000	-	134 000	-	-	-	145 000	45 000
Petits renouvellements	-	725 000	-	-	-	-	-	-	- 725 000
	-	16 104	-	-	-	-	-	-	- 16 104
PPI	66 000	5 325 104	-	2 281 647	800 000	-	-	3 658 247	- 1 666 857
Recours à l'emprunt	-	5 325 104	-	2 281 647	800 000	-	-	3 658 247	- 1 666 857
Nouveaux emprunts (capital + charges) 1 % sur 15 ans	-	1 096 227	-	44 206	218 748	-	-	541 130	- 555 097
Annuité de dette (capital + charge)	1 505 181	7 463 312	-	3 483 656	1 245 349	-	-	7 463 312	-
Fonctionnement net	161 418	579 583	-	94 882	96 336	-	-	383 906	- 195 677
Subvention régie	1 550 000	6 200 000	-	1 180 000	1 180 000	-	-	4 720 000	- 1 480 000
OSP Brive-Paris	1 254 500	13 176 997	-	2 325 783	2 239 444	-	-	9 097 499	- 4 079 499
<i>dont Charge OSP</i>		<i>34 340 593</i>	-	<i>8 539 693</i>	<i>8 684 204</i>	-	-	<i>34 340 593</i>	
<i>dont Recette OSP</i>		<i>15 145 596</i>	-	<i>3 888 127</i>	<i>4 205 316</i>	-	-	<i>15 145 596</i>	
<i>dont Participation état</i>		<i>5 018 000</i>	-	<i>2 325 783</i>	<i>2 239 444</i>	-	-	<i>9 097 499</i>	
<i>Participation état en %stage</i>		<i>27,58%</i>	-	<i>50,00%</i>	<i>50,00%</i>	-	-	<i>50,00%</i>	
Total Charges	4 471 099	28 516 120	-	7 129 247	4 979 877	-	-	22 205 846	- 6 310 273
Participations reçues	4 531 382	18 125 528	-	4 531 382	4 531 382	-	-	18 125 528	-
Total Produits	4 531 382	18 125 528	-	4 531 382	4 531 382	-	-	18 125 528	-
Résultat	60 283	10 390 592	-	593 152	2 597 865	-	-	4 080 318	6 310 273
Report solde N-1	4 108 302	-	-	4 102 585	3 509 433	-	-	22 267	-
Solde départ	-	4 102 585	-	-	-	-	-	-	-
Solde F+I (équilibre)	4 102 585	6 288 007	-	3 509 433	911 568	-	-	4 102 585	-
Encours de la dette au 31.12 Capital	16 503 773	15 589 305	-	15 646 070	13 307 858	-	-	14 410 262	- 1 179 042

Accusé de réception en préfecture
019-251009176-20220224-2022-09-DE
Date de télétransmission : 03/03/2022
Date de réception préfecture : 03/03/2022

50

	Réal 2021	Scénario cible pour DOB 2022					Ecart
		Scénario de Base					
		Avenant 1					
		+ nouveau PPI					
		+baisse fonctionnement syndicat					
		+baisse régie 370 K€/an					
		+2AR 2022 et 2023 puis 3AR 2024 et 2025					
		=> participations inchangées avec 100 K€ Occitanie					
		Total	2022	2023	2024	2025	Total
Zone d'activités : étude d'opportunité	1 800 000	970 000	1 447 647	-	-	-	1 447 647
Extension du parking aviation commerciale	1 500 000	1 500 000	1 500 000	-	-	-	1 500 000
traitement fissures de la piste	50 000	50 000	-	-	-	-	-
restaurant - salle de conférence i.tech : étude d'opportunité	1 000 000	1 200 000	-	200 000	-	-	200 000
Terrassements talus pour certification	800 000	800 000	376 600	-	-	-	391 019
Raccordement à la fibre	25 000	-	-	-	-	-	-
climatisation des locaux bloc technique - vigie	150 000	-	-	-	-	-	-
renouvellement de la piste	2 000 000	-	-	-	-	-	-
parking P2	100 000	100 000	134 000	-	-	-	135 166
photovoltaïque en autoconsommation	1 200 000	725 000	-	-	-	-	-
Petits renouvellements	19 064	19 064	-	-	-	-	2 960
PPI	18 545	5 345 519	3 458 247	200 000	-	-	3 658 247
Recours à l'emprunt	-	5 345 519	3 458 247	200 000	-	-	3 658 247
Nouveaux emprunts (capital + charges) 1% sur 15 ans	-	1 100 882	-	265 132	278 160	275 721	819 014
Annuité de dette (capital + charge)	1 505 181	7 463 312	1 489 920	3 483 656	1 245 349	1 235 445	7 454 369
Fonctionnement net	47 177	579 583	94 882	95 602	96 396	97 085	383 906
Subvention régie	1 550 000	6 200 000	1 180 000	1 180 000	1 180 000	1 180 000	4 720 000
OSP Brive-Paris	1 252 570	13 176 997	2 335 407	2 121 300	2 376 230	2 181 482	9 014 419
dont Charge OSP		34 340 593	6 835 510	7 000 875	8 684 204	8 763 507	31 284 096
dont Recette OSP		16 145 595	3 000 059	3 253 050	4 205 316	4 400 543	14 858 978
dont Participation état		5 018 000	1 500 095	1 626 525	2 102 658	2 181 482	7 410 700
Participation état en %stage		27,58%	39,11%	43,40%	46,95%	50,00%	45,12%
Total Charges	4 354 929	28 520 774	5 100 208	7 145 690	5 176 075	4 969 733	22 391 707
Participations reçues	4 531 382	18 125 528	4 531 382	4 531 382	4 531 382	4 531 382	18 125 528
Total Produits	4 531 382	18 125 528	4 531 382	4 531 382	4 531 382	4 531 382	18 125 528
Résultat	176 453	10 395 245	568 826	2 614 308	644 693	438 351	4 266 179
Report solde N-1	4 108 302	-	4 266 211	3 697 385	1 083 077	438 383	32
Solde départ		4 266 211					
Solde F+I (équilibre)	4 266 211	6 129 035	3 697 385	1 083 077	438 383	32	4 266 211
Encours de la dette au 31.12 Capital	16 503 773	15 605 637	15 646 070	15 997 395	15 191 129	14 164 819	- 1 440 818

Accusé de réception en préfecture
019-251903173-20220224-2022-09-DE
Date de télétransmission : 03/03/2022
Date de réception en préfecture : 03/03/2022

Disposer d'une stratégie de développement cohérente afin de favoriser la desserte et le désenclavement du territoire par le réseau aérien

Bilan intermédiaire 2021

Bilan intermédiaire 2022

Objectifs	Moyens à mettre en œuvre	Objectifs chiffrés	Etat d'avancement		Suite à donner	Etat d'avancement		Suite à donner
			(rouge/orange)	Précisions		(rouge/orange)	Précisions	
1.1 Sanctuariser la liaison Brive-Paris (Orly) en tant que ligne d'aménagement du territoire exploitée sous OSP, avec participation de l'Etat	Renouveler la procédure de DSP à partir de 2021, sur la base minimale des critères actuels : 3 AR quotidiens plus 1 AR le dimanche, sans escale, toute l'année avec un module de 50 places minimum.	-> 2022		Une analyse stratégique de la ligne a été réalisée en novembre - décembre 2020. Au regard du contexte sanitaire 2020, une flexibilité sera recherchée dans la rédaction des obligations de service public et du contrat	définition des obligations de service public en janvier 2021		- définition des obligations de service public par arrêté du 16 mars 2021 : AR quotidiens en semaine et 1 AR le dimanche, sans escale toute l'année avec un module de 50 places minimum, possibilité de déléger, par saison iata, la fréquence de milieu de journée si la fréquentation moyenne hebdomadaire sur les 13 semaines précédant le préavis d'un mois avant déstasse est inférieure à 675 passagers. - nouvelle convention de DSP signée le 14/12/21 => évolution notable du déficit d'exploitation, insertion d'une formule de retour de recettes dans la perspective d'une fréquentation de la ligne plus favorable - partenariat avec Air France pour faciliter le parcours usager (code share plateforme de réservation) et les fidéliser (mobilisation du programme de fidélité d'Air France)	- lancement de la nouvelle délégation le 5 janvier - programme de vols 2022 : déstasse de la 3ème janvier à mars 2022, à suivre ensuite selon proposition du délégataire en lien avec la fréquentation des lignes observées
	Prendre en compte les changements de critères d'attributions des aides de l'Etat qui devraient découler des Assises du Transport Aérien.	50.000 passagers / an à l'horizon 2022 Contenir le déficit de l'OSP à hauteur de 2.5M€/an avec participation de l'Etat de 50%.		48 953 passagers en 2019 projection 2020 cible 50 000 passagers			48 953 passagers en 2019 16 457 passagers en 2020 21 900 passagers en 2021 33 759 passagers en 2022 (projection convention DSP 2AR janvier à mars puis 3AR) - Évolution notable du déficit d'exploitation, évolution de la participation de l'état (8,1 M€ réservé sur la durée du contrat) soit 50 % du déficit dans la limite de 50% des recettes commerciales	
	Amélioration de la qualité de service	-> Pas plus de 3% d'annulation par an liés à la compagnie aérienne		Année 2019 : 48 vols manquant sur 46 vols pour tolérance 3% => application d'une pénalité Année 2020 : crise sanitaire oblige, arrêt des vols => l'objectif ne sera pas atteint			- une flexibilité a été introduite dans l'avenant n°1 de la convention d'objectifs : "en lien avec les conditions sanitaires particulières et les interrogations sur la reprise du trafic " ont été ajoutés - Année 2021 : crise sanitaire oblige, dégradation du programme de vols => l'objectif ne sera pas atteint - dans la nouvelle convention : maintien de ce plafond de 3%	Lié au contexte sanitaire
1.2 Rechercher les moyens juridiques appropriés, notamment en lien avec les Assises du Transport Aérien lancées en 2018.		-> 2022 3.500 passagers /an (ex Beech 1900)						

Accusé de réception en préfecture
019-251903175-20220224-20220224-20220224-20220224
Date de télétransmission : 03/03/2022
Date de réception préfecture : 03/03/2022

<p>1.3 Favoriser le développement d'activités connexes : aviation d'affaire et implantation d'activités aéronautiques basées</p>	<p>Etudier dans un premier temps, la faisabilité d'une exploitation triangulaire avec un aéroport tiers, de préférence de Nouvelle-Aquitaine</p> <p>ou 5.500 passagers /an, si réalisée en double touchée (ex. ATR 42).</p>	<p>Etude réalisée avec l'opérateur exploitant la liaison Limoges - Lyon</p> <p>Projet de demande d'OSP abandonné en raison d'un octroi anticipé de cette OSP à l'aéroport de Limoges</p>	<p>action abandonnée</p>	<p>Action abandonnée suite à avenant 1 de la convention d'objectifs</p>	
<p>1.4 Appuyer sur des études socio-économiques réalisées avec les ADT et OT des départements, agglomérations, et communautés de communes, de la zone de chalandise, rassemblés dans un « groupe de travail tourisme » déjà constitué.</p>	<p>Analysier les opportunités qui seront à rechercher</p>	<p>Un travail d'étude est actuellement en cours afin d'améliorer et favoriser le développement de l'aviation d'affaire</p> <p>validation stratégie / plan d'actions : mars 2021 mise en œuvre 4ème trimestre 2021</p>	<p>- adoption d'une stratégie de développement de l'aviation d'affaires (délibération du 5 mars 2021) :</p> <ul style="list-style-type: none"> * axe 1 : offrir un service adapté aux attentes d'une clientèle exigeante en réservant un espace dédié dans la salle affaires et un accès privilégié au parking et à la piste * axe 2 : communiquer (participer à des salons, démarcher les sociétés spécialisées, sensibilisées les entreprises de la région, rechercher des compagnies d'affaires susceptibles de baser un ou plusieurs appareils sur l'aéroport) * axe 3 : rechercher un retour sur les investissements et les dépenses annuelles en optimisant les recettes 	<p>actions suspendues en raison de la durabilité de la situation de crise pandémique. L'axe 1 sera révisé afin de prendre en compte les nécessités d'attrition budgétaire en raison du surcoût provoqué par la nouvelle OSP. Axe 2 et 3 seront maintenus et recherchés.</p>	
<p>1.4.4 Comme pour l'offre de l'axe 1, toutes les notes et interpellations</p> <p>Accueil en préfecture 03/03/2022 75-20220224-2022-09-DE transmission : 03/03/2022 03/03/2022</p>	<p>-> période 2019-2022</p>	<p>ouverture de la ligne de Porto en avril 2019 (22 627 passagers en 2019)</p> <p>initialement estivale, le fonctionnement est devenu annuel au regard des fréquentations constatées.</p> <p>Les éléments clés de cette ligne sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - import - export de passagers - relations entre entreprises des deux territoires - constat du développement de la zone de chalandise de l'aéroport <p>La reprise est prévue fin mars 2021</p> <p>réaliser une enquête passagers => pérenniser la ligne de Porto</p>	<p>- Ligne Brive - Porto : programmation des vols à l'année sous réserve des contraintes liées à la crise sanitaire (suspension du 08/01 au 04/02/22 en raison d'un sursaut pandémique). L'enquête passagers reste à réaliser (hors contraintes sanitaires actuelles chronophages)</p>		

<p>Débatte et valider par le syndicat mixte les régions cibles qui en sont issues, afin de prospecter en conséquence les compagnies pertinentes pour l'ouverture de lignes, notamment les régions Hauts de France, Grand Est et Nord et Est de l'Europe pour les lignes internationales.</p>	<p>1 ou 2 nouvelles lignes saisonnières pour un trafic estimé de 7.000 à 12.000 pass/an.</p>	<p>Une attention devra être apportée dans les choix, concernant le complément de l'offre de lignes touristiques, à favoriser l'ouverture des lignes plus axées sur l'import de passagers que sur l'export.</p> <p>Faire approuver, dans le cadre de la majorité qualifiée, par le syndicat mixte l'enveloppe budgétaire disponible ou supplémentaire nécessaire pour l'ouverture de(s) ligne(s) nouvelle(s) ou pour le maintien de lignes existantes (hors lignes OSP traitées dans le cadre de procédures de DSP formalisées).</p>	<p>Dans la limite du budget voté par le comité syndical</p>	<p>Augmentation de la subvention à la Régie de l'aéroport (+500k€) en 2020</p>	<p>- débat suite à proposition par la Régie des destinations cibles pour les années 2022, 2023, 2024 ;</p> <p>* Maintien des lignes proposées en 2021</p> <ul style="list-style-type: none"> « Brive – Londres Stansted » pour les saisons estivales (01 avril – 31 octobre 2022/23/24) « Brive – Porto » (à l'année jusqu'au 31/10/24) <p>* Développement de la ligne « Brive – Bruxelles Charleroi » pour les saisons estivales (01 avril – 31 octobre 2022/23/24) : 2AR hebdomadaires</p> <ul style="list-style-type: none"> « Brive – Porto » (à l'année jusqu'au 31/10/24) : 2AR hebdomadaires « Brive – Bruxelles Charleroi » pour les saisons estivales (01 avril – 31 octobre 2022/23/24) : 2AR hebdomadaires
<p>Création d'un groupe de travail prévu au comité syndical du 15/01/21</p>	<p>- création du groupe de travail au comité syndical du 15 janvier 2021</p> <p>- deux réunions en 2021</p>	<p>- dans le cadre de la refonte de la prospective financière, la subvention à la régie est diminuée de 370 k€/ an</p>			<p>adoption par la régie des destinations touristiques, sous réserve des conditions sanitaires, :</p> <ul style="list-style-type: none"> « Brive – Londres Stansted » pour les saisons estivales (01 avril – 31 octobre 2022/23/24) : 2AR hebdomadaires « Brive – Porto » (à l'année jusqu'au 31/10/24) : 2AR hebdomadaires « Brive – Bruxelles Charleroi » pour les saisons estivales (01 avril – 31 octobre 2022/23/24) : 2AR hebdomadaires

Axe 2

Optimiser les ressources et les charges financières

<p>2.1 Maintenir l'infrastructure en condition opérationnelle, au regard des normes en vigueur (notamment les issues de la certification réglementaire de l'aéroport) ou des missions (notamment la sécurité) régaliennes (notamment la sécurité)</p>	<p>Programmer les chantiers prévus dans les <i>Deviation acceptance and Action Document</i> et le Plan d'Actions Correctives liés à la délivrance de la certification, notamment le complètement d'une pente latérale (Piste 11)</p> <p>Mettre les équipements de sûreté aux nouvelles normes sur le poste de contrôle des bagages de soute.</p> <p>Programmer une poursuite de la surveillance de la qualité de la piste (structure, surface).</p>	<p>A réaliser par tranche d'ici 2021-2023 et 2025</p> <p>Les travaux liés à la certification sont précisés en annexe 1.</p>	<p>Les travaux ont été réalisés (août 2020) scanner de Standard 2 remplacé par un multi-vues</p> <p>Indices de performance réalisés, révision du PCN prévu 2021</p>	<p>prévu au PPI 2021</p>	<p>- validation de l'avant projet au comité syndical le 8 avril 2021</p> <p>- attribution du marché le 24/12/21</p> <p>- réalisation des travaux prévus au 1er trimestre 2022</p>
---	---	---	---	--------------------------	---

JTB

<p>2.2 Investir afin de faire évoluer l'infrastructure pour répondre aux besoins du développement du trafic</p>	<p>Prioriser la planification des investissements selon qu'ils soient nécessaires aux besoins d'exploitation, qu'ils relèvent du programme Gros Entretien et Renouvellement ou qu'ils soient structurants (hors GER)</p> <p>Faire des analyses coûts/avantages pour justifier des investissements.</p> <p>Des indicateurs communs applicables à l'ensemble des contrats d'objectifs de Nouvelle-Aquitaine seront appliqués. Les modalités de financement sont indiquées à l'article 5</p> <p>Le détail des investissements portés par la syndicat mixte est indiqué en annexe n°1</p>	<p>Prise en charge par les ressources déjà inscrites dans les comptes du syndicat mixte.</p>	<p>indicateurs à recevoir courant 2021 après révision des PPI</p> <p>réinterrogation du PPI au regard des évolutions liées au contexte sanitaire ?</p>	<p>- réinterrogation du plan pluriannuel d'investissement suite à l'augmentation de la contribution financière à la ligne aérienne Brive - Paris (Orly)</p>	<p>- modification du PPI à prévoir dans un avenant 2 de la convention d'objectifs</p> <p>indicateurs à recevoir courant 2022 après révision des PPI</p>
<p>2.3 Optimiser les ressources aéronautiques et extra aéronautiques</p>	<p>Se conformer aux lignes directrices de la commission européenne.</p> <p>Après analyse comparative entre aéroports de même catégorie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimiser si besoin les aides aux lignes en fonction de l'impact attendu sur le territoire, de la faisabilité au regard des relations avec les compagnies exploitantes (de l'ancienneté de ces relations notamment), et en différenciant notamment les lignes imports des lignes export. - Optimiser, si besoin, les recettes aéronautiques par une politique tarifaire correspondante et une réflexion sur la taxe d'aéroport. - Optimiser les recettes extra aéronautiques, notamment par la valorisation d'une zone à vocation industrielle. 	<p>Sur la base des budgets prévisionnels du syndicat mixte, produit en annexe 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur la période, la contribution totale des membres du syndicat mixte ne doit pas excéder le montant annuel mentionné sur la ligne de l'annexe 1 de la présente , y compris - la compensation de gestion versée à la Régie, - le financement des lignes aériennes, le cas échéant - le financement des investissements. <p>Toute augmentation supplémentaire devra faire l'objet d'un vote du comité syndical à la majorité qualifiée, conformément aux statuts</p>	<p>A mener</p> <p>Respect de la contribution des membres en 2019-2020</p> <p>augmentation de la compensation à la régie de 500 k€ en 2020</p> <p>- maintien de la tarification</p> <p>- stabilisation des tarifs au regard des conditions sanitaires et du brexit notamment</p> <p>- lancement de la zone d'activités par la réalisation des études préalables en 2021 selon PPI modifié</p>	<p>Respect de la contribution des membres en 2019-2020-2021</p> <p>- Respect de la contribution des membres en 2019-2020-2021</p> <p>- dans le cadre de la refonte de la prospective financière, la subvention à la régie est diminuée de 370 k€ / an à compter de 2022</p>	<p>- lancement de la zone d'activités par la réalisation des études préalables en 2021 selon PPI modifié</p>

Accusé de réception en préfecture
019-251903175-20220224-2022-09-DE
Date de télétransmission : 03/03/2022
Date de réception préfecture : 03/03/2022

JTB

- Rationaliser les charges de fonctionnement notamment	La contribution statutaire des membres sera différenciée selon la nature des dépenses (en fonctionnement et en investissement) du syndicat. La contribution statutaire du CD 19 au titre des dépenses de fonctionnement ne pourra excéder 1 M€/an.	Différenciation opérée en 2020	poursuite de la différenciation opérée en 2020	
--	--	--------------------------------	--	--

Axe 3

S'intégrer dans le processus de stratégie régionale de la Nouvelle-Aquitaine

<p>3.1 Rechercher une synergie avec les aéroports proches</p> <p>Echanger les bonnes pratiques avec d'autres aéroports de la région</p> <p>Favoriser les groupements de commandes.</p> <p>Mener des études conjointes pour favoriser la mutualisation en termes de ressources de services aux passagers ou d'exploitation de lignes</p>	<p>Coût annuel estimé de maintien du niveau 1 ACA : 7.000€</p>	<p>Echanges engagés</p> <p>Non lancé</p> <p>Echanges engagés pour pistes de mutualisation</p>	<p>poursuivre l'échange et tenter de développer les coopérations (assistance, ...)</p>	
<p>3.2 Améliorer la prise en compte du développement durable</p> <p>Limiter l'empreinte carbone de la plateforme et de ses activités connexes, en adhérant au programme Airport Accreditation Carbone (niveau 1)</p> <p>Assurer la continuité et le suivi de la « Charte Environnement » avec la DGAC, les riverains et l'aéroport (bruit, traitement des eaux pluviales, des déchets, etc.).</p> <p>Maintenir un haut niveau d'analyse des retombées de l'activité sur les abords de l'aéroport (analyse des eaux pluviales, des ruissseaux ou résurgences, analyse des eaux usées dûment traitées, contrôle de l'évolution de certaines populations faunistiques à protéger...)</p> <p>Préserver une démarche en faveur de la biodiversité (ex. convention HOP ! Biodiversité)</p>		<p>Lancement du niveau 1 (janvier 2021)</p> <p>en cours</p> <p>en cours</p> <p>démarche poursuivie avec aéro biodiversité</p>	<p>à poursuivre</p> <p>à poursuivre</p> <p>à poursuivre</p>	

Accusé de réception en préfecture
019-251903175-20220224-0024-09-DE
Date de télétransmission : 03/03/2022
Date de réception en préfecture : 03/03/2022

Axe 3
Appropriation de l'aéroport par les habitants et les entreprises de la zone de la Vallée de la Dordogne.

JP

<p>4.1 Favoriser l'amélioration de la qualité de service offerte aux passagers et aux compagnies aériennes</p>	<p>Conduire une politique de promotion et de communication avec l'appui du groupe de travail tourisme regroupant les ADT et OT de la zone de chalandaise</p>	<p>Un budget annuel spécifique est pris en charge par les membres du « groupe de travail tourisme » sans donner lieu à une augmentation de la participation des membres du syndicat.</p>	<p>poursuite du travail administratif et technique avec notamment la réalisation d'une campagne de communication sur Londres (marque vallée de la Dordogne) mais difficulté à mobiliser les participations financières des membres suite à des divergences de points de vue politiques</p> <p>signature de la convention de partenariat avec les élus du groupe de travail tourisme prévue fin janvier - début février</p> <p>- programme de vols 2020 décalé à 2021 à 80% ; nécessaire adaptation liée aux conditions sanitaires</p> <p>- convention avec le SDIS : intervention du SSLIA sur la zone de chalandaise (ex : départs d'incendie)</p> <p>lié aux actions au groupe de travail tourisme</p>	<p>relancer le travail partenarial de tous les membres de ce groupe</p> <p>- à poursuivre et à adapter aux conditions sanitaires</p> <p>- accueil de groupes selon évolution des conditions sanitaires (établissement scolaire, ...)</p>	<p>Incertitudes quant à la signature de la convention GTT 2022 en raison d'une probable réactivation du "contrat de destination Vallée de la Dordogne" (Plan National). Décision sera actée au premier trimestre 2022.</p>	
<p>4.2 Favoriser l'intégration de l'aéroport dans son environnement local</p>	<p>Développer des produits spécifiques avec les partenaires professionnels (agences de voyage), actuellement une dizaine de « vols charters » annuels sur des destinations touristiques.</p> <p>Favoriser les actions de valorisation de l'équipement auprès des habitants et des entreprises.</p> <p>Favoriser la valorisation de la vallée de la Dordogne et de tous les territoires connexes auprès des habitants des zones de chalandaises, notamment des lignes nouvelles ciblées par le groupe.</p>					

Accusé de réception en préfecture
019-251903175-20220224-2022-09-DE
Date de télétransmission : 03/03/2022
Date de réception préfecture : 03/03/2022