

**Note de synthèse fonctionnement exploitation  
Comité syndical du 29 avril 2005**

**Rapporteur : M Crémoux**

La commission exploitation fonctionnement s'est réunie les 4 et 15 avril dernier faisant suite aux comités de pilotage hebdomadaires menés lors du premier trimestre.

**L'objectif de la commission** a été clairement annoncé : Apprécier l'impact des différents scénarios proposés dans l'étude et débattre sur la dynamique générale du projet comme sur les trois scénarios proposés pour la conduite de l'investissement et de l'exploitation du nouvel aéroport.

Les trois scénarios sont présentés :

1. Une maîtrise d'œuvre publique et gestion directe
2. Une délégation de l'exploitation
3. Une délégation de la maîtrise d'œuvre sur une partie des travaux

**Dans tous ces cas, le Syndicat Mixte conserve la maîtrise d'ouvrage sur les 10 premières années au moins et agira en tant « qu'autorité Organisatrice » de la plate forme.**

Les éléments significatifs des débats ont porté sur les points suivants :

**Sur les hypothèses de trafic** : les débats ont portées sur la faisabilité et la fiabilité des hypothèses retenues. L'estimation raisonnable inscrite dans les prévisions concerne un trafic régulier sur Paris et Londres et sur la base d'exploitation de type « lowcost » qui influe sur le mode d'exploitation et particulièrement de distribution en lien avec le portail de l'offre touristique. La projection est établie sur 150 000 passagers à 10 ans avec une « année 1 » (2008) à 80.000 passagers. Les professionnels du tourisme et de l'aéroportuaire soulignent le réalisme de l'estimation.

**Sur les coûts** : l'adaptation des charges fixes dans le nouveau projet est un avantage parce que maîtrisable. Le Concept d'une exploitation « lowcost » et l'insertion au maximum dans le contexte local (sous-traitance, synergies) permet de définir au plus juste des charges fixes. Ainsi au niveau des coûts de fonctionnement, la nouvelle plateforme, n'a aucune mesure avec eux de Brive laroche.

**Sur les recettes** : Les projections proposées et retenues sont largement en ligne avec les recettes moyennes par passager observées sur les dernières années dans les « aéroports régionaux intermédiaires » en France : 13 à 14 Euros/Pax.

**Sur les différents scénarios proposés** : Les membres de la commission ont soulevé le risque que représente pour le syndicat le scénario 1 (gestion directe). En effet le recours à l'emprunt (environ 10 millions d'euros) est considéré comme pas souhaitable à plusieurs titres. En premier lieu par les coûts supplémentaires que cela entraînerait pour l'ensemble des partenaires ; en second lieu par le déséquilibre de la structure financière du syndicat qui créerait une dette lourde.

La responsabilité des élus est d'assurer un développement certes, mais durable et raisonné. Il convient de rappeler à cette occasion que la stratégie du Président Soulier a été basée sur une volonté de ne pas alourdir les charges de ses partenaires. Le scénarios n°1 a été apprécié comme n'étant pas le plus pertinent pour assurer la pérennité du projet.

Le scénario 2 (délégation de l'exploitation) présente plus d'avantage notamment la contribution du privé dès les débuts du lancement de l'opération, plaçant le Syndicat Mixte dans les nouveaux modes de gestion de type « PPP ». Avec le principe de la redevance associé aux nouveaux modes de gestion, la possibilité d'une clause de revoyure conforte l'opportunité du possible scénario.

Le scénario 3 ; issu du scénario n°2 ; ce dernier partage des risques entre une société de travaux et une société d'exploitation. Les principes sont les mêmes. Dans les deux cas l'appel à la concurrence place les délais pour le choix de l'exploitant entre 9 à 12 mois.

**En conclusion** ; le montage financier du projet est corollaire aux scénarios 2. L'organisation des rapports entre le Syndicat Mixte et une structure d'exploitation permet de d'assurer la meilleure voie possible pour la pérennité et le succès du projet.