



Aéroport  
**LANNION**

CÔTE DE GRANIT ROSE

**COMITE SYNDICAL  
DU 25 MARS 2022  
PROCES VERBAL**

L'an deux mille vingt-deux, le vingt-cinq mars à 9 h 00, le Conseil Syndical du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Lannion-Côte de Granit Rose s'est réuni sous la présidence de Monsieur André COENT, après convocation adressée individuellement à chaque membre, le 09 mars 2022.

Nombre de membres en exercice : 19 titulaires pour 37 voix – 19 suppléants

Présents ce jour : 9            Procurations : 1            représentant au total 22 voix

Étaient présents :

Conseil Départemental :

Monsieur André COENT, Madame Marie-Annick GUILLOU, Monsieur Erven LEON, Madame Marie-Louise DRONIOU,

Lannion-Trégor Communauté :

Madame Carine HUE, Monsieur Sylvain CAMUS, Monsieur Jacques MAINAGE, Monsieur Joël LE JEUNE, Monsieur Loïc MAHE.

Procurations :

Monsieur Christophe BETOULE à Monsieur Erven LEON.

Étaient excusés :

Monsieur Patrice KERVAON, Madame Nadine SALLOU-LE GUEN, Monsieur Xavier MARTIN, Monsieur Pierre TERRIEN, Monsieur Jean-François LE BRAS, Monsieur Romuald COCADIN, Monsieur Yann KERGOAT, et Madame Anne Françoise PIEDALLU.

Assistaient :

Syndicat Mixte de l'Aéroport : David LE FLOCH et Claire LE BIEZ

Conseil Départemental : Jean-Jacques LE LIEVRE

Lannion-Trégor Communauté : Christophe MARQUES, Mickaël THOMAS, Frédéric LE MAZEAU, Claire PROVOST et Morgane SALAUN.

Il a été procédé, conformément à l'article à L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, à l'élection d'un secrétaire pris dans le sein du Conseil Syndical. Monsieur Sylvain CAMUS, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

\*\*\*\*

Le quorum étant atteint,

Monsieur Le Président, déclare la séance ouverte.

\*\*\*\*\*

**Ordre du jour du Conseil Syndical :**

- Débat d'Orientation Budgétaire
- Projet de Nouveau Hangar
- Questions diverses

Monsieur André COENT, Président, introduit la séance par un rapide tour de table. Il demande si un membre souhaite ajouter une question diverse. Aucun membre n'en manifeste l'intention.

Le Procès-Verbal de la séance du 12 janvier 2022 n'appelle pas de remarque et est approuvé par l'ensemble des membres présents.

**1 – DEBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE**

*Rapporteur : André COENT, Président*

Monsieur André COENT, Président, rappelle le contexte et notamment sa feuille de route fixée par le Président du Conseil Départemental : étudier l'avenir des deux syndicats mixtes avec la réflexion pour une potentielle fusion et appréhender la sortie de la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Syndicat mixte de l'Aéroport de Lannion-Côte de Granit Rose.

Il indique que la fusion implique un travail important. Un groupement d'AMO a été recruté en ce sens. Ce groupement connaît bien le contexte puisqu'il avait travaillé sur une première étude de fusion en 2019. Une réunion est prévue avec les 2 Présidents des EPCI et le Président du Syndicat Mixte le 31/03 pour le lancement. L'étude coûte environ 40 000 € et est financée à 50% par le Conseil Départemental, à 25% par Lannion-Trégor Communauté et à 25% par Saint-Brieuc Agglomération. Le rendu de l'étude est prévu pour cet été.

Le rapport de présentation du Débat d'Orientation Budgétaire est présenté ainsi que le rapport d'activité 2021.

Le Rapport d'Orientation Budgétaire a été transmis aux membres avec la convocation présentant les prévisions des grandes masses budgétaires de l'année 2022.

Le Débat d'Orientation Budgétaire constitue une obligation réglementaire et est la première étape du cycle budgétaire.

**VU** Les dispositions de l'article 2017 de la loi n°2015-991 du 07 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République ;

**VU** L'article 2312-1 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

Madame Carine HUE demande s'il est possible de dissocier dans le rapport d'activité le nombre de mouvements liés à des déplacements et ceux qui ne relèvent pas des déplacements. Madame Claire LE BIEZ lui donne quelques éléments et notamment les provenances et les destinations dans le cas des déplacements. Les chiffres seront transmis avec le présent procès-verbal.

Madame Carine HUE sollicite des informations par rapport au bilan carbone de ces déplacements.

Madame Claire LE BIEZ indique les obligations en la matière pour l'aéroport. Elle précise qu'à ce jour c'est juste interne à chaque aéroport mais qu'une réflexion est en cours pour avoir quelque chose de beaucoup plus global.

Madame Carine HUE s'étonne des destinations bretonnes listées.

Madame Marie-Annick GUILLOU estime que la gendarmerie doit être prioritaire pour être accueillie par rapport aux activités de loisirs qui favorisent le réchauffement climatique.

Monsieur le Président lui répond que l'hélicoptère de la gendarmerie est présent l'été pendant deux mois. Ils ont besoin d'un hangar mais tous les hangars existants sont loués. Il faut donc solliciter un occupant pour libérer une place. Une discussion est en cours avec Ixair pour tenter de libérer une place. C'est un hangar privé. Un accueil de l'appareil de la Gendarmerie sur Saint-Brieuc n'est pas possible. Ils seront peut-être contraints d'aller à Morlaix, lieu qui n'est pas central par rapport aux interventions estivales. Il est essentiel d'assurer la sécurité civile sur cette période. Il rappelle que le Débat d'Orientation Budgétaire ne prévoit pas la construction du hangar (excepté l'étude et la maîtrise d'œuvre).

Madame Carine HUE demande des précisions sur la somme provisionnée pour les études. Il est précisé que les 70 000 € correspondent à la maîtrise d'œuvre externe à venir. Jusqu'à présent le bureau d'études de Lannion-Trégor Communauté a travaillé sur la faisabilité uniquement.

Madame Marie-Annick GUILLOU demande si le rendu de l'étude 2019 sera également présenté cet été.

Il lui est répondu que la 1<sup>ère</sup> synthèse a été jointe avec le Procès-Verbal du 12/01 et que l'AMO prend bien-sûr en compte la précédente étude avec une actualisation contextuelle notamment (hausse du coût des hydrocarbures...).

**APRES EN AVOIR DELIBERE, LE COMITE SYNDICAL est invité à**

**PRENDRE ACTE** Qu'un débat sur les orientations budgétaires 2022 a bien eu lieu sur la base du rapport joint en annexe.

Présents : 9	Pouvoirs : 1	Total : 22	Exprimés : 22
POUR : 22	CONTRE : 0	ABSTENTIONS : 0	Ne prend pas part au vote : 0

Rapport Préalable au  
Débat d'Orientation Budgétaire 2022

**SYNDICAT MIXTE**

AEROPORT – LANNION – COTE DE GRANIT ROSE

**2022**

# Table des matières

<u>Table des matières</u> .....	5
<u>1</u> <u>PREAMBULE</u> .....	6
<u>1.1</u> <u>L'aéroport de Lannion dans le contexte départemental</u> .....	6
<u>1.2</u> <u>La fréquentation de l'aéroport en 2021</u> .....	6
<u>2</u> <u>LE FONCTIONNEMENT</u> .....	7
<u>2.1</u> <u>Les ressources en provenance des membres du syndicat</u> .....	7
<u>2.1.1</u> <u>La répartition statutaire de la contribution des membres</u> .....	7
<u>2.1.2</u> <u>Les prévisions de recettes pour 2022</u> .....	7
<u>2.2</u> <u>La prévision des recettes de fonctionnement par chapitre pour 2022</u> .....	8
<u>2.3</u> <u>LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT</u> .....	8
<u>2.3.1</u> <u>LES PRINCIPALES CHARGES DE FONCTIONNEMENT</u> .....	8
<u>2.3.1.1</u> <u>L'INFLATION</u> .....	8
<u>2.3.1.2</u> <u>L'EVOLUTION DES RESSOURCES HUMAINES</u> .....	8
<u>2.4</u> <u>La prévision des dépenses de fonctionnement par chapitre pour 2022</u> .....	9
<u>3</u> <u>LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT</u> .....	10
<u>3.1</u> <u>LES INVESTISSEMENTS MAJEURS 2022</u> .....	10
<u>3.2</u> <u>LE RECOURS A L'EMPRUNT</u> .....	10
<u>4</u> <u>L'ARCHITECTURE BUDGETAIRE DU SYNDICAT AU 1ER JANVIER 2022</u> .....	10

## **PREAMBULE**

Le syndicat mixte de l'aéroport Lannion Côte de Granit Rose gère la plateforme aéroportuaire de Lannion. La décision de déclarer sans suite la procédure de Délégation de Service Public pour l'exploitation de services aériens réguliers entre l'aéroport de Lannion- Côte de Granit Rose et celui de Paris Orly a eu un fort impact sur l'activité du syndicat en 2018 et 2019.

L'activité de la plateforme est concentrée sur :

- Aviation Générale
- Aviation d'Affaire
- Aviation Commerciale sur demande
- Ecole de Parachutisme de fin mars jusqu'à fin octobre
- Evènementiels avec notamment l'accueil de la Patrouille de France
- Accueil de la Gendarmerie pour la surveillance des côtes notamment l'été
- Rapatriements sanitaires - Evasan
- Vols républicains
- Vols militaires

## **L'AEROPORT DE LANNION DANS LE CONTEXTE DEPARTEMENTAL**

Le Conseil Départemental des Côtes d'Armor a initié un travail commun entre les syndicats mixtes des aéroports de Saint Briec et de Lannion sur la fusion des syndicats.

La demande de retrait de la Chambre de Commerce et d'Industrie des deux syndicats mixtes est actée. Une délibération des organes délibérants des membres puis un arrêté préfectoral devra venir le confirmer. Les modalités de répartition de l'actif et du passif sont à définir.

## **LA FREQUENTATION DE L'AEROPORT EN 2021**

Voir le rapport joint

## LE FONCTIONNEMENT

### LES RESSOURCES EN PROVENANCE DES MEMBRES DU SYNDICAT

#### La répartition statutaire de la contribution des membres

Avec la présence de la CCI :

	FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT	PARTICIPATION LIGNE
CONSEIL DEPARTEMENTAL 22	54.47 %	50 %
LANNION TREGOR COMMUNAUTE	40.53 %	50 %
CCI	5.00 %	
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

A l'issue de processus de sortie de la CCI, il faudra redéfinir dans les statuts du syndicat les taux de participation des membres restants. Dans l'attente, il faut calculer la participation selon les statuts en vigueur.

#### Les prévisions de recettes pour 2022

##### Rappel 2020-2021

	FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT 2020	FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT 2021
CONSEIL DEPARTEMENTAL 22	582 829 €	544 700 €
LANNION TREGOR COMMUNAUTE	433 671 €	405 300 €
CCI	53 500 €	50 000 €
<b>Total</b>	<b>1 070 000 €</b>	<b>1 000 000 €</b>

##### Projet 2022 :

	Fonctionnement 2022
CONSEIL DEPARTEMENTAL 22	381 290 €
LANNION TREGOR COMMUNAUTE	283 710 €
CCI 22 (A répartir suite à la modification des statuts)	35 000
<b>Total</b>	<b>700 000,00 €</b>

## LA PREVISION DES RECETTES DE FONCTIONNEMENT PAR CHAPITRE POUR 2022

Structure comptable :	2018	2019	2020	2021	2022	
Résultat de la Section / Sens / Chapitre						
<b>FONCTIONNEMENT</b>	<b>29 570,67 €</b>	<b>232 004,97 €</b>	<b>220 316,52 €</b>	<b>580 033,29 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>-580 033,29 €</b>
▣ RECETTES	<b>2 800 026,44 €</b>	<b>1 686 872,34 €</b>	<b>1 572 932,49 €</b>	<b>1 907 027,91 €</b>	<b>1 644 000,00 €</b>	<b>-263 027,91 €</b>
▣ 002-RESULTAT REPORTE DE FONCTIONNEMENT	17 820,11 €	29 570,67 €		211 569,61 €	580 033,29 €	368 463,68 €
▣ 013-ATTENUATIONS DE CHARGES	5 696,01 €	9 123,75 €	21 161,21 €	16 335,98 €		-16 335,98 €
▣ 042-OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	153 821,00 €	166 932,15 €	149 392,00 €	149 392,00 €	150 000,00 €	608,00 €
▣ 70-PRODUITS DE SERVICES, DU DOMAINE & VENTES DIVERSES	140 537,11 €	33 135,96 €	35 110,72 €	41 191,57 €	36 000,00 €	-5 191,57 €
▣ 74-DOTATIONS, SUBVENTIONS ET PARTICIPATIONS	1 067 805,87 €	1 070 000,00 €	1 070 000,00 €	1 000 000,00 €	700 000,00 €	-300 000,00 €
▣ 75-AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	1 291 220,10 €	226 291,22 €	155 730,58 €	315 578,39 €	110 000,00 €	-205 578,39 €
▣ 77-PRODUITS EXCEPTIONNELS	123 126,24 €	151 818,59 €	141 537,98 €	172 960,36 €	67 966,71 €	-104 993,65 €

Le résultat cumulé constaté de fonctionnement de l'année 2021 est de 580 033.29 €, il s'explique en partie par l'attribution d'une avance remboursable exceptionnelle de la taxe FIATA (+ 245k€), du dégrèvement en année N+1 de la CFE alors qu'en 2021 on constate une baisse des impôts de productions suite aux mesures gouvernementales (Effet : + 75 k€) mais également par le résultat cumulé antérieur (+211 569.61 €).

La participation des membres pour 2022 peut ainsi être diminuée tout en gardant en réserve les moyens de rembourser l'avance du FIATA (à partir de 2024)

### LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

### LES PRINCIPALES CHARGES DE FONCTIONNEMENT

#### ***L'INFLATION***

L'inflation 2021 retenue par la loi de finances pour 2022 est de 1.4 % mais les premiers mois de l'année laissent apparaître une inflation bien plus conséquente.

#### ***L'EVOLUTION DES RESSOURCES HUMAINES***

En déclinaison des principes énoncés par la loi NOTRe, il est intégré au rapport d'orientations budgétaires une présentation rétrospective et prospective de l'évolution des emplois et des effectifs ainsi que les crédits afférents. La maîtrise de leur évolution constitue un enjeu majeur et doit tenir compte des évolutions nationales et des éléments locaux de contexte.

La structure des effectifs

Le Syndicat Mixte de l'Aéroport compte, au 31/12/2021, 8 postes permanents dont 8 pourvus.

La structure des effectifs des emplois permanents est la suivante :

Au 31/12/2021	CDI de droit privé	Agent de Droit public
	7	1

Les dépenses de personnel

Les dépenses de personnel prévisionnelles 2022 sont les suivantes :

Prévisionnel 2021	Prévisionnel 2022	Evolution 2021/2022
451 900 €	450 000 €	-0.42 %

## LA PREVISION DES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT PAR CHAPITRE POUR 2022

Structure comptable :	Réa	Réa	BP	
	2020	2021	2022	
Résultat de la Section / Sens / Chapitre				
<b>FONCTIONNEMENT</b>	<b>220 316,52 €</b>	<b>580 033,29 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>-580 033,29 €</b>
<b>DEPENSES</b>	<b>1 352 615,97 €</b>	<b>1 326 994,62 €</b>	<b>1 644 000,00 €</b>	<b>317 005,38 €</b>
002-RESULTAT REPORTE DE FONCTIONNEMENT				
011-CHARGES A CARACTERE GENERAL	581 979,66 €	497 687,90 €	530 000,00 €	32 312,10 €
012-CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	371 166,95 €	410 123,00 €	450 000,00 €	39 877,00 €
022-DEPENSES IMPREVUES				
023-VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT				
042-OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	317 044,65 €	360 357,58 €	365 000,00 €	4 642,42 €
65-AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	1,81 €	1,96 €	3 000,00 €	2 998,04 €
66-CHARGES FINANCIERES	62 244,03 €	57 220,19 €	60 000,00 €	2 779,81 €
67-CHARGES EXCEPTIONNELLES	20 178,87 €	1 603,99 €	236 000,00 €	234 396,01 €

Une provision de 231 000 € est portée en charge exceptionnelle pour assurer le remboursement, à terme, de l'avance de FIATA.

Au niveau des charges à caractère général, il est prévu une croissance des charges du fait de l'inflation constatée. Une provision est portée pour des études de partage de l'actif et du passif ainsi que pour une assistance aux opérations comptables préparatoires à la fusion.

Par ailleurs, un changement d'imputation comptable est opéré sur les chèques déjeuner du chapitre 011 au chapitre 012 (8 000 €). Une provision est également portée au chapitre des dépenses de personnel pour des renforts éventuels liés aux travaux préparatoires à une fusion de syndicats.

## **LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENT**

### **LES INVESTISSEMENTS MAJEURS 2022**

Des travaux sur le bâtiment sont prévus pour l'entretien des locaux de la tour de contrôle, des travaux d'enrobé sur le parking de l'aérogare pour 20k€ ainsi que la poursuite de la rénovation de l'éclairage du parking.

Une provision de 7 000 € est inscrite pour des travaux de démolition d'un hangar.

La mission de maîtrise d'œuvre pour la construction d'un hangar pour abriter des avions est également inscrite pour 70 000 €.

### **LE RECOURS A L'EMPRUNT**

Il n'est pas prévu de recours à l'emprunt en 2022.

L'état de la dette du syndicat au 31/12/2021 fait état d'un capital restant dû de :1 014 500 €

## **L'ARCHITECTURE BUDGETAIRE DU SYNDICAT AU 1ER JANVIER 2022**

<b>BUDGET</b>	<b>Régime fiscal</b>	<b>Nomenclature</b>
Budget Principal	TVA	M4

## 2 – PROJET DE NOUVEL HANGAR

*Rapporteur : André COENT, Président*

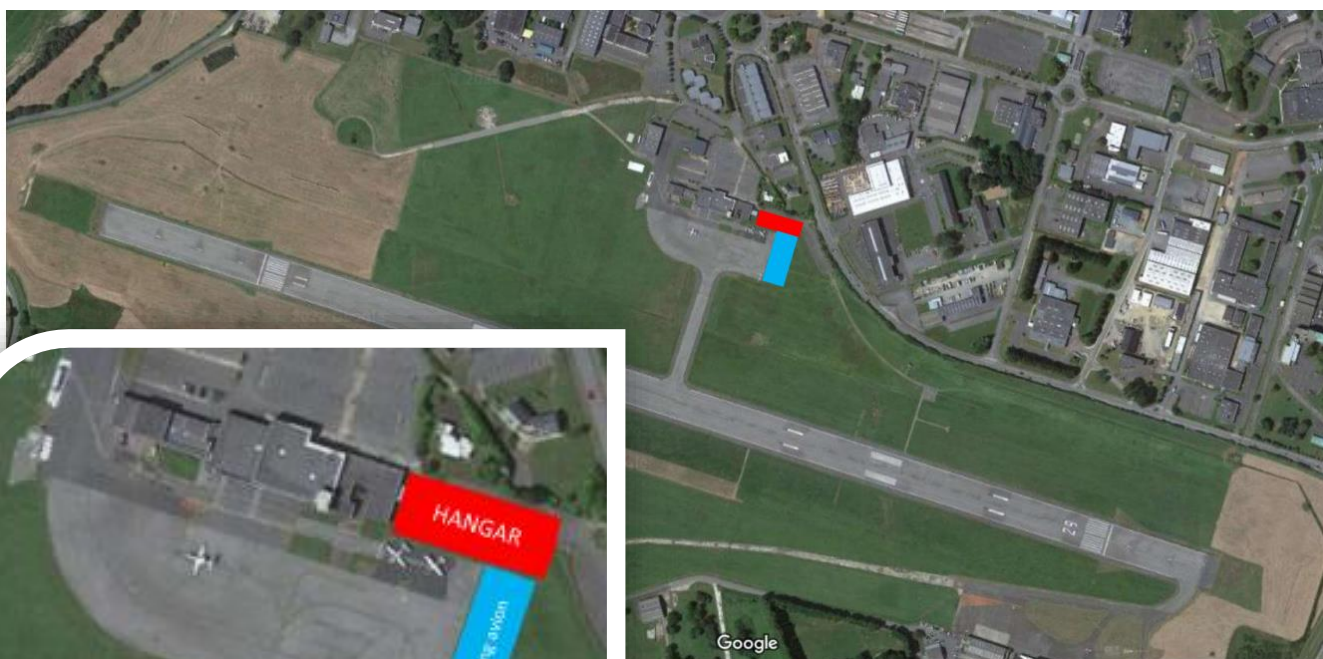
Préalablement à la présentation, Monsieur le Président indique que depuis peu les deux aéroclubs usagers de la plateforme se sont mis d'accord pour prendre en charge la réhabilitation du hangar mis en péril (60 000 € de travaux nécessaires). Il faut toutefois réfléchir aux possibilités juridiques de mises en œuvre de ce projet avant de le valider.

### 1. Rappel du contexte

Le Syndicat Mixte a sollicité l'assistance du Bureau d'Etudes Bâtiment de LTC (assistance à la maîtrise d'ouvrage) ; une convention de prestation de service a été proposée par LTC au Syndicat Mixte (pour un montant de 28 500 €).

Le Syndicat Mixte envisage la construction d'un hangar d'aviation légère pour la location d'emplacements de parking à l'année et pour satisfaire les demandes ponctuelles de parking pour l'aviation de passage.

L'emplacement envisagé pour ce hangar se situe à l'est du terminal de l'aéroport :



## **2. Description générale du projet**

Le terrain (parcelle cadastrale BC 274) appartient au Syndicat Mixte.

La surface bâtie souhaitée est de 1 300 à 1 500 m<sup>2</sup>. L'estimation au niveau étude de faisabilité est basée sur une surface 1 350 m<sup>2</sup>.

A cela, s'ajoute l'aménagement extérieur d'une zone de parking / circulation des avions devant le hangar, sur une surface d'environ 2 000 m<sup>2</sup>.

Le bâtiment sera de type hangar / construction industrielle.

### Descriptif technique sommaire :

- Ossature : Charpente métallique
- Couverture : Bardage anti condensation, éclairage naturel, exutoires de fumée
- Sol : Dallage béton finition type surfacée quartzée (+ traitement anti-hydrocarbure / anti tâches) ; les pentes du sol seront étudiées de manière à créer des points de récupération des hydrocarbures, qui seront ensuite évacués dans le réseau de traitement existant. En option pour le sol du hangar : enrobé traité anti-hydrocarbure
- Porte(s) pour passage avions : porte métallique coulissante à effacement latéral. A priori manuelle. Dimensions à prévoir en fonction de l'aéronef le plus défavorable (TBM 850)
- Portes d'accès piéton et issues de secours
- Plomberie : 1 espace sanitaire pour les pilotes (inclus douche et vestiaire) + 1 point d'eau hors sanitaires
- Electricité : éclairages LED et prises de courant standard
- Etudier la pertinence d'un abonnement EDF séparé (faible puissance et réseau sur route à proximité) plutôt que de se relier au réseau (longueurs de câble importantes)
- Sureté : caméras et contrôle d'accès
- SSI (système de sécurité incendie) : la catégorie de SSI à mettre en place devra être confirmée par les assureurs des bâtiments du Syndicat Mixte
- L'installation de panneaux solaires en toiture sera étudiée et chiffrée en option : attention à l'impact sur le dimensionnement de la structure : 25 à 28 kg/m<sup>2</sup> à ajouter en surcharge

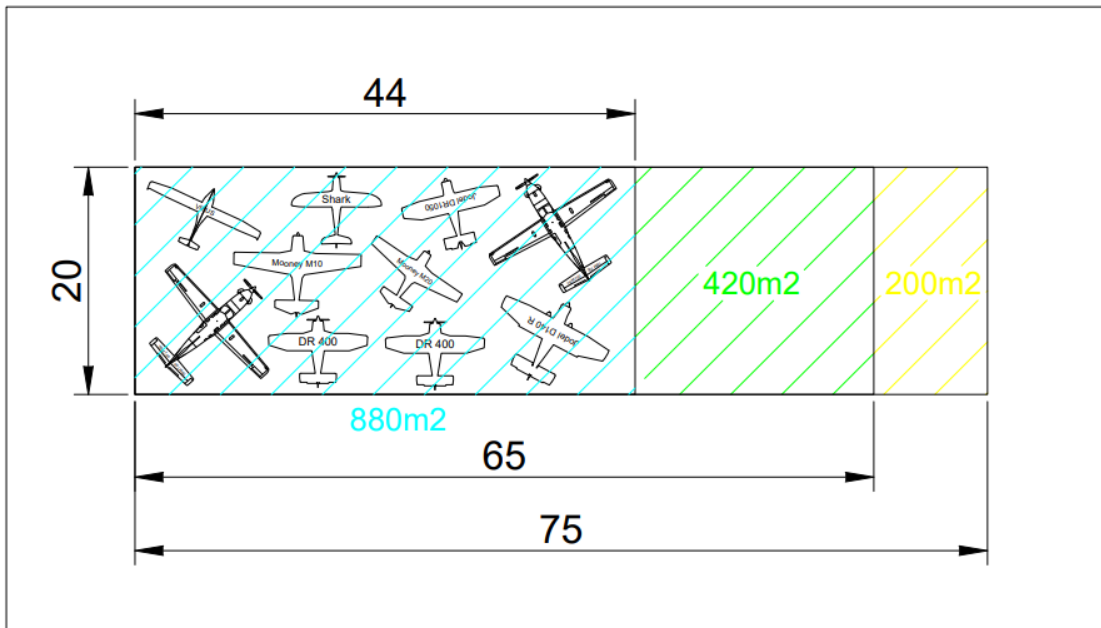
### Modélisation des postes de stationnements avions :

Le plan ci-dessous propose la modélisation des postes aéronefs des principaux propriétaires intéressés par le projet. Plan préparé par les services techniques de l'aéroport.

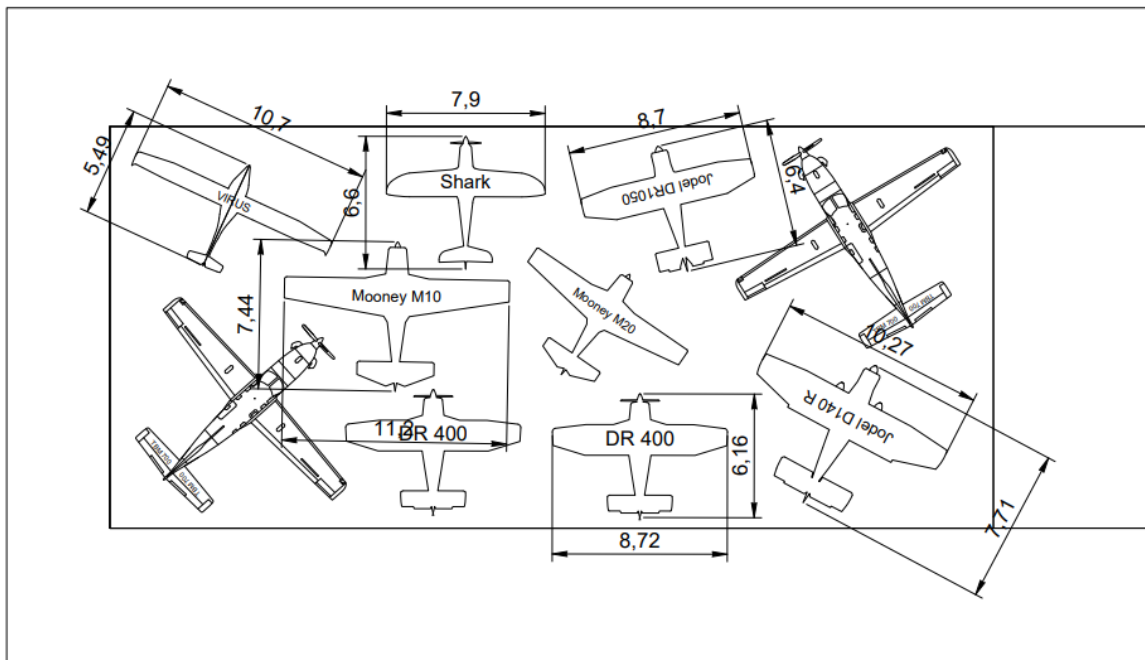
Une surface de 420 m<sup>2</sup> est laissée libre afin de permettre le stationnement des aéronefs de passage (week-end, semaine, mois).

Une autre surface libre de 200 m<sup>2</sup> est indiquée pour prendre en compte l'espace nécessaire pour l'implantation des poteaux de charpente. Le plan du hangar sera à affiner afin d'optimiser le nombre de stationnements en fonction des coûts de charpente métallique : plus la portée entre poteaux sera grande en façade, plus le coût de la structure sera élevé.

Cette surface devrait pouvoir être réduite d'environ 50 m<sup>2</sup>, d'où l'estimation pour la surface totale de 1 350 m<sup>2</sup> (880 + 420 + 50).



	Hangar
	Dimensionnement général
	Aéroport de Lannion
Page 1/2	



	Hangar
	Dimensions appareils
	Aéroport de Lannion
Page 2/2	

Exemples de bâtiment-type :





### **3. Contraintes**

- Projet situé hors des zones humides indiquées sur le relevé SIG de la parcelle. La Direction Environnement de LTC sera consultée pour valider l'emplacement du projet
- Des études de sol (géotechniques et perméabilité) seront à effectuer pour vérifier la portance du terrain. Les parkings avions situés à proximité ont été renforcés en 2007
- Terrain situé en zone UYa du PLU (hauteur limitée à 15 m sous faîtage)
- Terrain situé en zone de servitudes aéronautiques : vigilance sur la hauteur, les éclairages et les matières réfléchissantes des installations autour de l'aéroport qui pourraient nuire à la navigation aérienne
- L'aéronef le plus défavorable sera un TBM 850 : dimensions prises en compte pour le dimensionnement des portes et pour le poinçonnement au sol (envergure 12,70 m, hauteur 4,40 m et poids 3 350 kg sur trois points)
- Traitement des eaux pluviales : sera prévu un système de rétention des eaux pluviales pour se conformer au schéma directeur d'assainissement pluvial de Lannion (débit max 3 l/s). Une note hydraulique sera jointe à la demande de Permis de Construire (comme pour tous les projets présentant une emprise au sol > 80 m<sup>2</sup>)
- Traitement des hydrocarbures (à l'intérieur et en extérieur) : les hydrocarbures seront récupérés et évacués dans le réseau de traitement existant

#### 4. Montant Estimatif Etudes & Travaux pour un hangar de 1 350 m<sup>2</sup>

<b>BUDGET PREVISIONNEL - Etudes / Travaux / AMO LTC</b>						
Phase Intitulé	Qté	Unité	PU HT	Prix total HT	TOTAL HT	
<b>INGENIERIE - MAÎTRISE D'ŒUVRE</b>						
Maîtrise d'œuvre sur bâtiment	10,00	%	81 000 €	81 000 €		
Maîtrise d'œuvre sur VRD	7,00	%	10 500 €	10 500 €		
Bureau d'Etudes SSI	0,00	ens		0 €		
Etude de sol	1,00	ens	4 000 €	4 000 €		
OPC	1,00	ens	5 000 €	5 000 €		
SPS	1,00	ens	2 500 €	2 500 €		
Infiltrométrie	0,00	ens		0 €		
Diag Amiante / Plomb avant travaux	0,00	ens		0 €		
Contrôle technique de la construction	1,00	ens	5 000 €	5 000 €		
AMO LTC	LTC	1,00	ens	960 000 €	28 500 €	
				<b>Ingénierie - Maîtrise d'Œuvre</b>	<b>TOTAL HT</b>	<b>136 500 €</b>
<b>TRAVAUX (bas (base prix Novembre 2021))</b>						
<b>BÂTIMENT</b>						
Gros Œuvre	1350	m <sup>2</sup>	150,00 €	202 500 €		
Structure	1350	m <sup>2</sup>	450,00 €	607 500 €		
		m <sup>2</sup>		0 €		
		m <sup>2</sup>		0 €		
				Sous-total Travaux Bâtiment	<b>810 000,00 €</b>	
<b>VRD</b>						
Aménagements	2000	m <sup>2</sup>	75,00 €	150 000 €		
(extension du parking avion devant le hangar sur environ 2000m <sup>2</sup> )		m <sup>2</sup>		0 €		
		m <sup>2</sup>		0 €		
				Sous-total Travaux VRD	<b>150 000,00 €</b>	
				<b>Travaux</b>	<b>TOTAL HT</b>	<b>960 000 €</b>
<b>FRAIS DIVERS</b>						
Annonces	1	ens	1 000,00 €	1 000 €		
Révision <i>(10% au lieu de 5% vu le contexte économique 2022)</i>	10	%	960 000,00 €	96 000 €		
Aléas <i>(10% au lieu de 5% vu le contexte économique 2022)</i>	10	%	960 000,00 €	96 000 €		
				<b>Frais Divers</b>	<b>TOTAL HT</b>	<b>193 000 €</b>
					<b>TOTAL OPERATION HT</b>	<b>1 289 500 €</b>

Les montants estimés pour les révisions de prix et les aléas sont réévalués de 10% par rapport à la 1<sup>ère</sup> évaluation, en prévision de l'impact du contexte économique actuel sur le coût des projets de construction.

*A noter que le coût estimatif d'opération présenté ne comprend pas la démolition du hangar existant, frappé d'un arrêté de péril.*

#### 5. Modalité de financement de l'opération

Hypothèses de départ pour le montage financier :

- Le financement du projet et son coût d'amortissement doivent par principe être couverts par les revenus de location des emplacements de stationnement dans le nouvel hangar.
- Les revenus locatifs estimés par les services de l'Aéroport sont de 7 000 € HT / mois.
- Deux scénarios sont envisageables :
  - 1) Achat du terrain par LTC, construction du hangar par LTC, location et gestion du hangar par le Syndicat Mixte.

2) Construction et gestion du hangar par le Syndicat Mixte.

Les deux propositions sont détaillées ci-dessous :

**SCENARIO 1 : Proposition de construction d'un hangar à avions en portage par LTC avec location au Syndicat de l'aéroport :**

Programme :

Construction d'un hangar de 1 350 m<sup>2</sup> et aménagement d'une aire de parking/circulation des avions de 2 000 m<sup>2</sup>.

Nécessite l'acquisition du terrain par LTC (bâtiment + aire de stationnement).

**Le syndicat exploite directement le bâtiment loué en assurant la sous-location aux propriétaires d'avions.**

Bilan financier et proposition locative de LTC :

<b>Bilan sur 18 ans</b>			
<u>Dépenses en € HT</u>		<u>Recettes en € HT</u>	
Foncier 3 500 m <sup>2</sup>	90 000	<b>LOYERS sur 18 ans</b>	<b>1 529 698</b>
Travaux bâtiment + MOE	1 289 500	Loyers annuel : <b>84 984</b>	
Taxes d'aménagement	15 000	Loyer mensuel : <b>7 082</b>	
<b><u>SOUS-TOTAL</u></b>	<b>1 394 500</b>		
Frais financiers (1,04% sur 18 ans de 1 394 500)	135 198		
<b>TOTAL DEPENSES</b>	<b>1 529 698</b>	<b>TOTAL RECETTES</b>	<b>1 529 698</b>

➤ **Proposition de location en bail d'immeuble de 12 ans renouvelable avec un loyer annuel de 84 984 € HT/an + refacturation de la taxe foncière.**

**SCENARIO 2 : Construction d'un hangar à avions par le syndicat de l'Aéroport avec AMO LTC :**

Programme :

Construction d'un hangar de 1350 m<sup>2</sup> et aménagement d'une aire de parking/circulation des avions de 2000 m<sup>2</sup>.

Pas de valorisation du foncier.

**Le syndicat exploite directement son bâtiment en assurant la location aux propriétaires d'avions.**

Bilan financier :

Bilan sur 20 ans			
Dépenses en € HT		Recettes en € HT	
Travaux bâtiment + MOE	1 289 500	<b>Coût d'emprunt 20 ans</b>	<b>1 466 531</b>
Taxes d'aménagement	15 000	Annuité d'emprunt/an : <b>73 327</b>	
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>1 304 500</b>	Mensualité emprunt : <b>6 111</b>	
Frais financiers (1,19% sur 20 ans de 1 304 500)	162 031		
<b>TOTAL DEPENSES</b>	<b>1 466 531</b>	<b>TOTAL RECETTES</b>	<b>1 466 531</b>

6. Planning Prévisionnel

	mois 1	mois 2	mois 3	mois 4	mois 5	mois 6	mois 7	mois 8	mois 9	mois 10	mois 11	mois 12	mois 13	mois 14	mois 15	mois 16	mois 17	mois 18	mois 19
Prise de décision	→																		
Finalisation du programme	■																		
Consultation MOE		■																	
Notification de la MOE			■																
Esquisse Diag				■															
APS					■														
APD						■													
Dépôt PC							★												
PRO DCE							■	■											
Consultation Travaux									■	■									
Analyse Notification										■	■								
PC accepté										★									
PC purgé												★							
Préparation													■						
Travaux														■	■	■	■	■	■
Réception / Commission sécurité																			■

A partir de la date de décision de lancer le projet, il faut compter :

- 3 mois pour la finalisation du programme technique, les consultations (maître d'œuvre, bureau de contrôle, SPS ...), la sélection et la notification du Maître d'œuvre
- 5 mois pour les différentes phases d'études (esquisse, APS, APD, permis de construire, DCE)
- 3 mois pour la consultation, la sélection et la notification des entreprises de travaux (pendant le délai d'instruction de la demande de permis de construire)
- 8 mois de travaux inclus les opérations de réception

**Soit un total de 19 mois**

Si le scénario 1 est retenu (portage du projet par LTC), l'acquisition du terrain se fera en parallèle et n'aura pas d'impact sur le planning Etudes / Travaux.

## **7. Conclusion**

Si la décision de lancer le projet est prise d'ici fin avril 2022, l'utilisation du bâtiment serait possible à partir de janvier 2024.

Estimation du montant des dépenses à engager en 2022 :

Phase études soit = **120 000 € HT**

Monsieur André COENT, Président, précise que des projets de travaux existent également sur les hangars IXAIR.

Monsieur Joël LE JEUNE demande si IXAIR a également fusionné avec ECA Groupe comme IXBLUE. Il indique que ECA Groupe est basé à Toulon et que cela peut donc engendrer des besoins supplémentaires en déplacement aérien. Il lui est répondu que l'information n'est pas connue à ce jour et que les projets potentiels sur les hangars IXAIR ne sont pas officiellement connus bien qu'il semble que des choses sont en cours de réflexion.

Madame Carine HUE demande à ce que soit retiré la phrase « suite à l'arrêté de péril » dans la présentation car cela n'est pas de lien. Elle rappelle qu'elle a déjà fait cette remarque lors de la précédente réunion. Monsieur le Président lui indique que ce sera fait.

Madame Marie-Annick GUILLOU demande quels sont les loyers. Il lui est répondu que le guide des redevances et des tarifs est établi sous plusieurs critères : la taille et le poids de l'appareil sont notamment prises en compte. Un avion de 12 mètres aura un loyer mensuel de 2 000 €. Un ULM va avoir un loyer de 300 € par mois.

Monsieur Sylvain CAMUS demande quelles sont les types de demande en attente. Il lui est répondu que cela peut être des privés (des personnes ayant des résidences secondaires), des vols de loisirs (sous le même fonctionnement que les propriétaires de bateau) ou des petites compagnies pour des vols affaires.

Monsieur Sylvain CAMUS demande comment sort l'avion du fonds du Hangar compte tenu des configurations de rangement projetées des appareils. Il lui est répondu que les plus grands aéronefs sont placés à l'arrière et qu'un propriétaire qui veut sortir son appareil sort ceux qui sont devant le sien. C'est un accord entre tous les propriétaires. Pour les plus gros, les propriétaires utilisent un chariot électrique. Le personnel de l'aéroport n'est pas habilité à procéder à ces opérations, sauf autorisation spéciale exceptionnelle (ex confinement 2020).

Monsieur Sylvain CAMUS demande si des panneaux photovoltaïques sont prévus sur la toiture du potentiel hangar. Monsieur le Président précise que cela n'a pas été chiffré à ce jour mais que cela reste possible au vu de la charpente prévue. La pose des panneaux peut aussi être envisagée avec un autre investisseur que le syndicat mixte. Il est rappelé que le surcoût permettant l'acceptabilité de panneaux photovoltaïques pour une charpente neuve est faible comparé à un renforcement de l'existant compte tenu des nouvelles normes. C'est pourquoi les projets envisagés en neuf rendent possibles cette installation même si un projet officiel d'installation de panneaux photovoltaïques n'est pas connu lors de la construction du bâtiment.

Monsieur Sylvain CAMUS estime que, compte tenu de l'activité polluante de l'usage attendu des hangars et de l'urgence climatique, ce serait un très mauvais signal de ne pas prévoir l'investissement photovoltaïque tout de suite.

Monsieur André COENT, Président et Monsieur Joël LE JEUNE indiquent que l'aéroport est un « outil de territoire ».

Il est précisé que le service juridique et financier du Conseil Départemental des Côtes d'Armor préconise le scénario n°2. Le 1<sup>er</sup> est jugé complexe administrativement posant notamment la question d'une sous-location.

Madame Carine HUE demande comment le syndicat mixte pourrait choisir le scénario 1 impliquant un portage par LTC. Monsieur le Président lui répond que cela passera par une sollicitation du Syndicat à LTC qui traiterait le point en conseil communautaire via notamment une Décision Modificative puisque le projet n'est pas inscrit au BP 2022.

Monsieur le Président pense qu'il faut aller vers la construction d'un nouveau hangar car il y a un besoin et qu'il ne faut pas que l'aéroport périclite. Monsieur Jean-Jacques LE LIEVRE est missionné pour étudier de près cette question.

Monsieur Sylvain CAMUS demande quels étaient les avantages du scénario 1. Il lui est répondu que si le projet est fait par LTC, en cas de cessation d'activités, LTC aurait pu réutiliser le hangar pour une autre activité. La prise de risque est plus limitée pour LTC que pour l'aéroport.

Il est précisé que dans l'aérogare il y a deux locataires : le centre de formation pour les drones et le restaurant.

Monsieur Sylvain CAMUS demande si une visite est possible. Il lui est répondu que cela peut tout à fait être organisé rapidement.

Madame Carine HUE demande à ce que le projet intègre les 3 aspects du développement durable : la dimension environnementale, la dimension sociale et la dimension économique. Relativement à la dimension sociale, la problématique des nuisances sonores est à prendre en compte, notamment au vu de l'évolution du nombre de mouvements aériens. En terme d'environnement, l'activité drones est moins impactante que l'activité HLM, elle-même moins impactante qu'un jet privé. Il faut aussi mesurer l'impact économique sur le territoire. Tout cela doit s'inscrire dans le PCAET et dans le Plan de Mobilité. Prendre une décision sur ce hangar sans prendre en compte tous ces impacts n'est pas raisonnable.

Monsieur le Président lui indique que l'AMO « étude fusion » prendra en compte tous ces éléments.

Monsieur Erven LEON précise que l'augmentation des mouvements est liée à l'arrêt de la ligne régulière. L'aéroport de Lannion-Côte de Granit Rose est un aéroport de désenclavement. Il cite l'exemple de l'achat d'un avion par Lumibird, pourtant entreprise exemplaire en matière de développement durable. Il est difficile de se projeter sur un potentiel chiffre de mouvements dans 10 ou 30 ans mais la situation géographique du territoire justifie l'existence de l'aéroport.

Monsieur le Président ajoute que sur Saint Brieuc il a été demandé une nouvelle ligne entre les îles anglo-normandes et Saint Brieuc pour leur permettre un passage aux douanes pour les anglais depuis le Brexit.

Il évoque la feuille de route que lui a donné le Président du Conseil Départemental. Cette feuille de route ne prévoit pas la fermeture de l'aéroport.

Monsieur Joël LE JEUNE estime que l'aéroport est un outil de développement économique et qu'il ne faudrait pas perdre ce dernier. L'aspect loisirs fait aussi partie de l'attractivité du territoire. Il demande à ce qu'une réunion fasse l'état des propriétés des bâtiments et des parcelles. Il lui est répondu que l'état parcellaire est indispensable à la mise en œuvre du projet photovoltaïque. A ce jour, le syndicat mixte est dans l'attente du retour des Hypothèques pour avoir la certitude de propriété de l'ensemble des parcelles.

Monsieur David LE FLOC'H invite les membres du Comité Syndical à venir visiter l'aéroport pour se rendre compte de l'impact environnemental. C'est un petit aéroport où la biodiversité est bien présente.

Madame Marie-Annick GUILLOU souhaite que le partenariat avec « Rendons nous le silence » soit renforcé. La légitimité de cette association a été reconnue par Monsieur ALATON, Sous-Préfet sortant. Concernant les panneaux photovoltaïques, elle souhaiterait qu'une réflexion soit entamée pour la pose d'un plus grand nombre de panneaux. Elle mentionne l'exemple de Deauville.

Monsieur le Président lui indique que pour les panneaux photovoltaïques, une rencontre avec la SEM BREIZH va bientôt avoir lieu. Relativement à l'association « Rendons nous le silence », il est rappelé que les plaintes doivent être renseignées sur le site internet. Les usagers de l'aéroport ayant signé la charte environnement ont décidé de voler au-dessus de la limite de hauteur imposée pour diminuer l'impact.

Madame Carine HUE ne remet pas en cause que chaque vol respecte les règles mais souligne que la nuisance est liée à la continuité du bruit et à l'augmentation de la fréquence des mouvements. La construction d'un nouvel hangar va entraîner l'accueil de plus d'avions et va donc certainement augmenter cette nuisance. Elle estime qu'il faut se projeter avant de décider.

Madame Marie-Annick GUILLOU demande à ce qu'il soit tenu compte des rapports du GIEC.

## **8 – INFORMATIONS ET QUESTIONS DIVERSES**

Monsieur André COENT, Président, remercie les membres présents et les services. Il informe les membres que le prochain comité syndical se tiendra le 06 avril 2022 à 9h pour le Compte Administratif et le Budget Primitif notamment.

André COENT			Carine HUE	
Marie-Annick GUILLOU			Sylvain CAMUS	
Erven LEON			Jacques MAINAGE	
Marie-Louise DRONIOU			Joël LE JEUNE	
			Loïc MAHE	