

**SYNDICAT MIXTE POUR L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DE
L'AEROPORT INTERNATIONAL DE TOURS VAL DE LOIRE**

COMITE SYNDICAL DU 11 JUIN 2010

Membres titulaires présents :

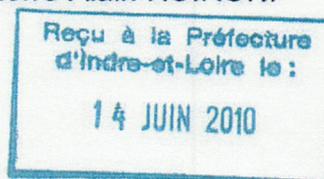
M. Alain DAYAN / M. Gilbert HELENE / M. Philippe LE BRETON / M. Jean-Marie BEFFARA / M. Gilles DEGUET / M. Patrick POIRIER/ Jean-Claude LANGUENNOU/ Mme Martine CHAIGNEAU /M. Serge BABARY / M. Nicolas GAUTREAU.

Membres titulaires absents :

Mme FORTIER de la Région Centre, représentée par M. Pierre-Alain ROIRON.

Membres suppléants présents :

M. Pierre-Alain ROIRON / M. Christophe ROSSIGNOL



.....
**10/06/01 – DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DE
L'AEROPORT : CHOIX DU DELEGATAIRE**

Monsieur DAYAN, Président, donne lecture du rapport suivant :

Le Comité syndical, après lecture du rapport rédigé par l'exécutif présentant les caractéristiques des prestations à externaliser, s'est prononcé, le 23 juin 2009, sur le principe d'une délégation de service public par voie d'affermage.

Par avis d'appel public à la concurrence envoyé au Journal officiel de l'Union européenne le 22 décembre (publié le 26 décembre), au Bulletin Officiel des Annonces des Marchés publics le 23 décembre (publié le 30 décembre) et à la revue Air Cosmos (publié le 8 janvier 2010), le Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement de l'Aéroport International de Tours Val de Loire a lancé une procédure de délégation de service public dont la procédure est celle énoncée aux articles L.1411-1 et suivants du Code général des Collectivités Territoriales.

La date limite de réception des dossiers comprenant à la fois l'acte de candidature et l'offre a été fixée, dans les avis de publicité, au 19 mars 2010 à 17 heures, prolongé, par avis rectificatif, au 2 avril 2010 à 17 heures.

Le dossier de consultation a été remis aux entreprises qui en ont fait la demande suite à la parution de l'avis de publicité.

Le Syndicat mixte a reçu deux offres dans les délais impartis.

Lors de sa réunion du mardi 6 avril 2010, la Commission d'ouverture des plis a procédé à l'ouverture de deux plis :

- Le premier présenté par la société SNC Lavalin ;
- Le second présenté par la société Keolis.

La Commission d'ouverture des plis a procédé à l'analyse des offres le mercredi 21 avril 2010.

Il ressortait principalement de cette analyse que :

- Les informations et garanties financières collectées sur les trois dernières années démontrent que la santé financière des candidats ne présente pas de caractéristiques qui pourraient mettre en cause leur capacité à assumer la délégation de service public.
- Les deux candidats présentent, au regard de leurs expériences et des moyens proposés pour la poursuite de l'exploitation, des capacités techniques similaires pour assurer la continuité du service dans le respect des lois et normes en vigueur.
- En revanche, il ressort des analyses financières que si les simulations présentées dans l'offre de SNC Lavalin sont ambitieuses, l'offre de Keolis laisse entrevoir des incohérences liées d'une part à une diminution du trafic et donc du chiffre d'affaires, avec, d'autre part, des subventions d'exploitation atteignant des montants supérieurs à ceux perçus dans le cadre de l'exploitation actuelle.
- Si les deux candidats se positionnaient dans leurs offres sur les mêmes grands thèmes de développement, l'offre de Keolis restait donc en deçà des trafics attendus. L'offre de SNC Lavalin démontrant clairement une volonté de développer le trafic, cette dernière a été classée première.

Au regard de ces analyses, la Commission a estimé nécessaire d'entamer plusieurs séries de négociations avec les candidats afin d'obtenir des précisions complémentaires, d'affiner les propositions des candidats et optimiser les offres.

Suite à ces négociations, l'analyse des dernières propositions des candidats au regard des critères de sélection est la suivante :

Les critères retenus pour le jugement des offres sont, par ordre d'importance relative décroissante, les suivants :

- Les capacités techniques à assurer la continuité de l'exploitation dans le respect des lois et normes en vigueur ;
- Les propositions financières sur lesquelles les candidats se sont engagés ;
- Les stratégies et axes de développement proposés.

1) *Concernant les capacités techniques des deux candidats à assurer la continuité de l'exploitation dans le respect de lois et normes en vigueur, on relèvera que :*

- Au regard des moyens professionnels, financiers et de son expérience en matière d'exploitation des plateformes aéroportuaires, SNC Lavalin doit être considérée comme présentant les garanties nécessaires pour assurer la continuité de l'exploitation et l'égalité de traitement des usagers.

Keolis est, pour sa part, le premier opérateur privé de DSP aéroportuaire en France. Au sein du groupe Keolis, une structure est dédiée aux aéroports : « le département aéroports ». Keolis présente dans ses références des compétences étendues en matière de :

- Sécurité et sécurité (une filiale de KEOLIS est notamment présente agréée société de sécurité aéroportuaire) ;
- D'homologations d'aérodromes ;
- De développement d'infrastructures aéroportuaires.

En conséquence, Keolis présente également des garanties professionnelles et financières suffisantes pour assurer la continuité du service public et l'égalité de traitement des usagers de l'aéroport de Tours Val de Loire.

Il est proposé de déclarer les **deux candidats ex aequo sur ce critère**.

2) Concernant la vision des deux candidats sur les axes de développement de la plateforme, on notera que :

La société SNC Lavalin propose 7 axes stratégiques principaux :

- Améliorer la qualité des services et de l'offre commerciale ;
- Le soutien des lignes aériennes low cost ;
- L'ouverture de nouvelles destinations ;
- Le développement des charters sur la période estivale ;
- La progression du trafic sur l'aviation d'affaires ;
- L'optimisation des revenus et des coûts ;
- Créer des synergies avec les autres aéroports du réseau.

Les atouts de l'offre de la SNC Lavalin reposent sur :

- Le réaménagement de l'aérogare avec un plan précis des travaux à mener ;
- Le développement de la restauration et l'implantation d'une boutique après le poste de filtrage ;
- Le réseau d'affaires de la SNC Lavalin ;
- Le savoir faire de la société en matière d'exploitation aéroportuaire.
- En outre, l'offre du candidat SNC Lavalin propose une projection de la future aérogare comparée à l'ancienne ce qui permet de bien appréhender le projet d'extension et de réorganisation.

La société Keolis a axé sa démarche sur 3 axes stratégiques principaux :

- Pérenniser l'aviation low cost ;
- Renforcer l'aviation charter export ;
- Développer l'aviation d'affaire.

Toutefois, si Keolis, à compter de la seconde réunion de négociation, a revu et corrigé les axes de développement de la plateforme dont, au premier chef, le nombre de passagers sur la durée du contrat, il convient de relever que les propositions de réaménagement des infrastructures, les modalités de développement auprès des compagnies aériennes et les lignes à développer restent imprécises et sans commune mesure avec les moyens proposés par SNC Lavalin.

Ainsi, malgré le fait que les deux candidats fournissent des prévisions très proches avec chacun 226 000 passagers par an en fin de contrat, l'offre de SNC Lavalin repose sur des axes de développement et des moyens mis en place au sein même de l'emprise aéroportuaire plus fiables et plus cohérentes avec les objectifs affichés.

Il est donc proposé de retenir, sur ce critère, l'offre de SNC Lavalin.

3) Concernant les propositions financières sur lesquelles les candidats se sont engagés, on relèvera que :

1. En termes d'investissements, les candidats ont chacun identifié les priorités et proposé un plan d'investissements à réaliser au cours des 4 premières années du contrat.

Dans les deux cas, les candidats financent entièrement les investissements. Il convient de noter que le plan d'amortissements proposé par le candidat SNC Lavalin est plus favorable pour le SMADAIT que celui de son compétiteur. En effet, la VNC des biens en fin de contrat est estimée par SNC Lavalin à 860 KEUR contre 1 585 KEUR pour Kéolis. Compte tenu de l'article 9.2 du projet de convention de délégation de service public stipulant « *Le prix de rachat dû par le Délégrant au Déléataire au titre des biens de reprise est fixé à la Valeur Nette Comptable desdits biens.* » (cf. projet de contrat), l'indemnité qu'aura à verser le SMADAIT à la fin du contrat sera donc inférieure dans le cadre de l'offre proposée par SNC-Lavalin.

2. En termes de recettes d'exploitation globales sur la durée du contrat, l'affichage réalisé par Keolis est nettement supérieur à celui présenté par son compétiteur puisqu'il présente près de 10 MEUR de recettes de plus.

Ce constat brut nécessite néanmoins quelques précisions afin de faciliter la bonne compréhension.

Il convient en effet de distinguer les recettes aéronautiques (redevances aéronautiques, prestations d'assistance en escale et taxe d'aéroport) des recettes extra aéronautiques (recettes commerciales et recettes tirées de la vente de carburant).

Les recettes purement aéronautiques sont très comparables dans les deux offres (environ 16M€ sur la durée du contrat).

Les recettes commerciales sont davantage développées par SNC Lavalin, +1 M€ par rapport à Kéolis.

La taxe d'aéroport laisse apparaître un écart très significatif de 5,2 MEUR sur la durée du contrat, tout comme les recettes tirées des ventes de carburants, avec un écart d'environ 4,8 M€.

Il convient de noter que dans ces deux cas, il s'agit de postes de recettes « compensées » par des postes de charges quasi-équivalents et qui n'impactent donc que très marginalement le résultat d'exploitation.

Dans le cas de la taxe d'aéroport, les produits sont destinés à couvrir strictement les charges de sûreté engagées par l'exploitant. L'impact sur le résultat est nul.

Dans le cas des ventes de carburant, il s'agit d'achats destinés à la revente, le résultat est constitué de la marge éventuellement réalisée.

3. Les charges d'exploitation sont globalement moins élevées chez le candidat SNC Lavalin sur la durée du contrat

53 MEUR pour Kéolis (hors coûts marketing) ;
39,5 MEUR pour SNC Lavalin (hors coûts marketing).

La maîtrise des charges est meilleure dans le compte d'exploitation prévisionnel présenté par le candidat SNC Lavalin en particulier sur les postes suivants :

- Achats d'énergie : écart de + 4 868 KEUR sur la durée du contrat pour Keolis. Ce poste est constitué d'achats de carburant pour la revente, or Keolis achète plus qu'il ne revend et constitue donc des stocks.
- Sûreté : écart de +4 434 KEUR pour Keolis sur la durée du contrat. Compte tenu de l'évolution du trafic et de l'agrandissement de l'aérogare, il est concevable que ce poste augmente par rapport à la situation existante. Keolis prévoit une augmentation très importante de la charge annuelle qui s'établit, dans son compte d'exploitation prévisionnel, à près d'un million d'euros par an en moyenne soit une augmentation de près de 95% par rapport à 2009. SNC Lavalin anticipe également une augmentation de ce poste, mais plus raisonnable avec +30% par rapport à la situation 2009.
- Charges de personnel : écart de + 1415 KEUR pour Keolis sur la durée du contrat.

4. Contributions financières attendues du concédant

L'écart significatif sur les contributions d'exploitation demandées par les candidats s'explique par l'importance des charges d'exploitation anticipées par Kéolis :

- Keolis : 8 607 KEUR, dont 3 668 KEUR sur les 4 premières années
- SNC-Lavalin : 5 380 KEUR, dont 2 605 KEUR sur les 4 premières années

On notera par ailleurs que l'engagement de SNC Lavalin sur la subvention d'exploitation est ferme alors même qu'il pourrait rencontrer des difficultés dans l'exploitation.

Keolis souhaite en revanche une clause de revoyure mais ne précise pas à quel moment elle serait susceptible de jouer et pour quel montant. Keolis précise simplement que des causes autres que l'imprévision seraient susceptibles de permettre la renégociation du contrat.

En ce qui concerne les contributions attendues du SMADAIT pour le financement du développement des lignes Low-cost, les estimations des coûts par passagers différent d'un candidat à l'autre.

Keolis estime à 11,50 EUR par passager (ou 23,5 EUR par passager départ) le coût du développement et propose de l'actualiser de 1,5 EUR HT tous les 4 ans par passager, soit 3 EUR HT par passager départ.

SNC-Lavalin estime ce coût à 15,20 EUR en moyenne sur la durée du contrat. Par prudence, le candidat a simulé une indexation pour tenir des augmentations probables réalisées par les opérateurs low-cost.

Bien que conduisant à un montant de contribution au financement des lignes low-cost globalement plus élevé sur la durée du contrat, la méthode retenue par SNC Lavalin est plus précise et moins empirique que celle retenue par Kéolis. L'offre de SNC Lavalin offre donc une vision plus prudente et plus cohérente de ce poste.

Par rapport au marché, l'offre de SNC Lavalin est donc plus cohérente et plus prudente.

Le contrat de concession prévoit en outre des modalités de reversement des montants de contribution au développement des lignes Low-cost qui n'auraient pas été utilisés.

Au vu de ces éléments, il est proposé de retenir la proposition de la SNC Lavalin qui constitue, au regard des critères de sélection rappelés ci-avant, l'offre économiquement la plus avantageuse.

Au total,

- l'offre de SNC Lavalin présente des garanties supplémentaires pour le développement du trafic sur la plateforme et des solutions détaillées pour accueillir, sur l'emprise déléguée, ce nouveau trafic ;
- l'offre de SNC Lavalin est économiquement plus avantageuse pour le Syndicat Mixte qui se voit engagé par un montant plafond de subvention de fonctionnement moindre que celui proposé par l'autre candidat ;

En conclusion, il est proposé de retenir **l'offre du candidat SNC Lavalin** et de lui octroyer, dans les conditions définies au contrat, la délégation de service public de l'aéroport.

En conséquence, il est proposé au Comité syndical d'adopter la délibération suivante :

Le Comité syndical, après en avoir délibéré,

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L 1411-1 et suivants,

Vu la délibération en date du 23 juin 2009 du Comité syndical approuvant le principe de la délégation de service public pour l'exploitation de l'aéroport

Vu les rapports de la commission de délégation de service public en date des 6 et 21 avril 2010, annexés à la présente délibération

Vu le rapport présentant les motifs du choix du délégataire et l'économie générale de la convention de délégation de service public, annexé à la présente délibération,

Chaque délégué du syndicat ayant pu prendre connaissance du texte de la convention de délégation de service public 15 jours avant la réunion du comité,

- **APPROUVE** le choix de la SNC LAVALIN, 16 cours J.B Langlet 51723 REIMS CEDEX comme délégataire du service public de l'aéroport international Tours Val de Loire

- **APPROUVE** la convention de délégation pour la gestion de l'aéroport international Tours Val de Loire pour une durée de douze ans, à compter du 1^{er} juillet 2010 ;

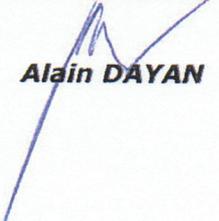
- **AUTORISE** Monsieur le Président à signer avec la SNC LAVALIN la convention de délégation de service public pour l'exploitation de l'aéroport international Tours Val de Loire et à procéder aux mesures de publicité requises.

Le Comité syndical adopte.

(2 abstentions : Mme Chaigneau et M. Gautreau ; 1 vote contre : M. Deguet)

.....
Acte exécutoire le 17 JUIN 2010 après transmission et publication ; les actes de portée individuelle devant être notifiés.

Le Président du Syndicat Mixte


Alain DAYAN