Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
037-200019123-20231205-CS231205-01-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 12/12/2023
Publication : 13/12/2023

SYNDICAT MIXTE
POUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT
AÉROPORT INTERNATIONAL
TOURS VAL DE LOIRE

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

PROCES-VERBAL DU COMITE SYNDICAL DU 14 SEPTEMBRE 2023

Convocations adressées le 31 août 2023

Nombre de délégués titulaires en exercice : 9
Nombre de délégués présents : 8 titulaires – 3 suppléants
Nombre de délégués votants : 9

Membres présents :
Monsieur Bruno FENET, Madame Nathalie SAVATON, Madame Cathy SAVOUREY, Monsieur Patrick MICHAUD, Madame Cécile CHEVILLARD, Monsieur Etienne MARTEGOUTTE, Monsieur Pierre-Alain ROIRON, Madame Betsabée HAAS, Madame Catherine GAY.

Membres excusés :
Monsieur Philippe FOURNIÉ (suppléé par Madame Catherine GAY).

Membres suppléants présents non votant :
Monsieur Emmanuel DUMENIL, Monsieur Thibault COULON.

Pouvoir : 0

Secrétaire de séance : Madame Catherine GAY.

Sont également présents :
Madame Nathalie BOUIJOUX, SMADAIT
Madame Nathalie RAVRAT, SMADAIT
Monsieur Laurent CREMOUX, C5P, AMO SMADAIT (en visio)
Monsieur Valentin JUNG, SOGETI Ingénierie Airports, AMO SMADAIT (en visio)
Madame Hélène BRAJOU, BSH Avocats, AMO SMADAIT (en visio)
Monsieur Éric MARTIN, Région Centre Val de Loire (en visio)

Ordre du jour :
1. Choix du délégataire pour la Délégation de service public portant sur l'exploitation de l'aéroport de Tours Val de Loire
2. Approbation du procès-verbal du comité syndical du 5 septembre 2023
3. Informations
4. Questions diverses

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
037-200019123-20231205-CS231205-01-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 12/12/2023
Publication : 13/12/2023

1. CHOIX DU DÉLÉGATAIRE POUR LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC PORTANT SUR L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE TOURS VAL DE LOIRE

Dans un premier temps, Monsieur FENET rappelle que la délégation de service public actuelle arrive à échéance le 31 décembre 2023.
Le calendrier de l'appel d'offre a été le suivant :
- du 03/07/2020 au 15/04/2022 : contrôle de la CRC dont le rapport a servi de fil conducteur,
- depuis 2021 : recours à un expert-comptable pour le suivi financier de la DSP en cours qui date de 2010,
- 2021 : choix de s'adosser aux compétences d'une AMO pour la future DSP (Groupement C5P/BSH/SOGETI),
- 03/08/2022 : prolongation d'un an par avenant de la DSP de 2010 pour consolider le projet de gestion et d'exploitation de l'aéroport,
La nouvelle DSP prend effet à compter du 01/01/2024.

A la demande de Monsieur FENET, Madame BOUIJOUX rappelle la procédure :
- 08/11/2022 : vote du CS autorisant le lancement de la procédure DSP pour la gestion et l'exploitation de l'aéroport,
- du 14/11/22 au 15/12/22 : publication de l'avis de concession en mode restreint pour introduire la phase des candidatures,
- 10/01/23 : réunion de la CDSP pour choisir les candidats,
- 16/01/23 au 22/03/23 : phase des offres initiales,
- 06/04/23 : réunion de la CDSP pour avis préalable à la négociation,
- 14/04/23 au 28/07/23 : phase de négociations,
- 14/04/23 : audition 1,
- 03/05/23 : audition 2,
- 28/07/23 : remise des offres finales,
étant précisé que lors des 2 auditions, chaque collectivité était représentée entre autres par les membres du bureau (Président, 1er Vice-Président, 2ème Vice-Président).

Les critères de jugement des offres étaient les suivants :
- critère 1 : qualité technique de l'offre : 60 points,
- critère 2 : équilibre économique du projet et robustesse financière : 30 points,
- critère 3 : pertinence juridique du projet : 10 points.

Monsieur FENET expose les points attendus dans le cahier des charges :
- Montant maximum des participations publiques sur 12 ans : 22 M€,
- Plafonnement annuel sur 2024 et 2025 : 2 M€,
- Baisse des compensations publiques sur la durée du contrat,
- Développement des lignes :
  - Un niveau minimal de passagers annuel équivalent à celui réalisé en 2022 (178 000 passagers) à préserver sur la durée du contrat,
  - Une augmentation raisonnée du trafic passagers avec un objectif de développer les passagers entrants sur la durée du contrat,
  - Une diversification des compagnies aériennes à brève échéance en privilégiant des lignes à l'international et l'import de passagers,
- Valeur Nette Comptable (VNC) prise en charge par le candidat,
- Taxe Foncière prise en charge par le candidat dans la limite de 85% du montant annuel,
- Subventions d'investissement : limite de 1,5 M€ pour l'Aérogare et le hangar Technocopter,
- Rénovation et extension du Hangar Technocopter en début de contrat.

Le SMADAIT est propriétaire d'une surface de 220 hectares et la DSP ne concerne que 190 hectares, c'est-à-dire hors la partie sud des hangarettes et la partie nord. La DSP de 2010 portait sur 20 hectares qui appartenaient à l'époque à l'Etat.

➔ Critère 1 : qualité technique de l'offre

A la demande de Monsieur FENET, Madame RAVRAT présente le critère 1, qualité technique de l'offre.

Les candidats devaient construire deux scénarios :
→ 1er scénario : aménagement et développement de la plateforme, selon le programme établi dans le cahier des charges qui prévoyait :
- des investissements obligatoires :

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
037-200019123-20231205-CS231205-01-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 12/12/2023
Publication : 13/12/2023

agrandissement de l'aérogare, Technocopter, bâtiment SSLIA/pompiers (Régalien), pour lesquels EDEIS prévoit un investissement de 5.1 M€ et SEALAR de 4.1 M€.
- la réhabilitation des hangars et des hangarettes :
  Les candidats ont proposé de laisser à la charge des futurs occupants la réhabilitation et l'aménagement des bâtiments à travers soit des autorisations d'occupation temporaires, soit des abattements sur loyers, ...).
- la maintenance et le gros entretien :
  EDEIS prévoit une dépense de 3 M€ et SEALAR de 4 M€.
- la certification pour la continuité des vols :
  La certification européenne de l'aéroport est un enjeu important pour le SMADAIT. Au vu du calendrier de la procédure et de la fin de l'actuelle DSP, il faut impérativement que l'aéroport soit certifié au 1er janvier 2024 pour maintenir la continuité de l'activité. Les candidats ont présenté des propositions différentes puisque EDEIS, exploitant actuel de la plateforme, porte déjà la certification alors que SEALAR doit tout élaborer mais a confirmé être en capacité de pouvoir certifier l'aéroport dans les délais.
- le volet énergie renouvelable :
  Les deux candidats ont présenté des projets de panneaux photovoltaïques, de production d'hydrogène vert, ainsi que des certifications environnementales (ISO 14001, ACA Niveau 4, Aérobiodiversité).

Monsieur JUNG précise que l'aéroport est actuellement au niveau 3 de l'ACA (Airport Carbon Accreditation) et vise à atteindre le niveau 4. Ce niveau consiste à tendre vers la neutralité carbone et à commencer à compenser les émissions liées à l'exploitation aéroportuaire par d'autres moyens ; il s'agit quasiment du niveau le plus haut de la certification.
Sur le volet environnemental, les candidats s'engagent à accompagner l'électrification des équipements de pistes et le développement de l'aviation électrique.

Madame RAVRAT poursuit sur le deuxième scénario :

→ 2ème scénario : développement de lignes :
Les candidats présentent des stratégies différentes mais qui répondent aux objectifs figurant dans le cahier des charges :
- diversification des compagnies aériennes et progression du nombre de passagers :
  EDEIS vise pour 2035, 326 900 passagers sur les destinations Marrakech (suppression en cours de DSP), Corse x2, Nice ou Toulon, UK x2, Italie / Espagne x2, Suisse / Allemagne, Europe du Nord, avec les compagnies Ryanair, Volotea dès 2024, Easyjet d'ici 2027.
  SEALAR vise pour 2035, 215 000 passagers sur les destinations Porto, Marrakech, Madrid, Milan, Düsseldorf, Marseille, Corse x2, Madrid, Manchester, Milan, avec la diversification dès le début de la DSP des compagnies aériennes : Ryanair, Transavia, Volotea, Céleste.
- augmentation des passagers imports :
  Le taux actuel est de 37 %. EDEIS propose de passer à 80 % et SEALAR à 51 %.

Madame SAVOUREY remarque que les compagnies proposées sont des compagnies low-cost et craint que le syndicat continue à subventionner les lignes.

Monsieur FENET répond qu'aujourd'hui il n'existe pas d'autres possibilités que des compagnies de ce type. Les compagnies nationales, sollicitées, ne répondent même pas. Le SMADAIT a toujours voulu diversifier les compagnies, ce qui est difficile ; c'est un problème que rencontrent tous les aéroports. L'objectif est de sortir du modèle Ryanair avec la diversification des compagnies.

Madame BRAJOU explique que la difficulté par rapport à RYANAIR est que ce modèle de financement est en place. Le fait de vouloir diversifier les compagnies doit permettre un travail de négociations pour l'ouverture de nouvelles lignes. Cependant, le SMADAIT ne pourra pas se dégager totalement du versement de subventions car c'est le mode de fonctionnement des compagnies low-cost, sachant que l'objectif est que le montant des subventions soit dégressif sur une période qui est définie.

Monsieur CREMOUX complète que dans la DSP actuelle, il y a une dépendance très importante vis-à-vis de RAYNAIR. Dans la nouvelle DSP, le fait d'aller chercher des recettes extra-aéronautiques qui ne dépendent pas de la partie aviation mais de la partie aménagement, va amener des recettes complémentaires, ce qui va permettre de baisser le taux de dépendance par rapport à cette compagnie.

Madame HAAS rappelle que l'Europe demande que les aéroports ne subventionnent pas les lignes plus de trois ans. Cela veut dire qu'il faudrait arrêter d'autres lignes que celles de Marrakech.
De plus, à partir de 2027, les aéroports ne pourront plus recevoir de subventions de fonctionnement.
Les deux propositions n'affichent pas le nombre suffisant de passagers (500 000) qui permettrait d'être

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
037-200019123-20231205-CS231205-01-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 12/12/2023
Publication : 13/12/2023

totalement indépendants des subventions publiques. La question est de savoir comment faire pour arrêter le versement de subventions de fonctionnement et éviter un rapport défavorable de la Cour des Comptes.

Monsieur FENET répond qu'il est prévu une diminution des subventions au fur et à mesure de l'avancement de la DSP. Le financement aura lieu surtout au démarrage des nouvelles lignes et non plus sur la durée.

Monsieur MICHAUD rappelle le cadre très contraint validé par l'ensemble des cofinanceurs auquel le SMADAIT répond avec plutôt des résultats. Si le contrat RAYNAIR, défini il y a quelques années, est cassé, il n'y a actuellement aucune autre compagnie pour le remplacer. Il faut se dire que RYANAIR est présent pour tant d'années sur des vols et des destinations définis, sachant que la nouvelle DSP montre la possibilité de réduire l'importance de cette compagnie sur la période considérée.
Le cahier des charges a fixé un cadre : l'aéroport accompagnera les nouvelles compagnies pour trois années. Les deux candidats, EDEIS et SEALAR, offrent la possibilité de réduire l'empreinte de RAYNAIR, de faire progresser le développement de l'aéroport, de le moderniser et de réduire le financement de la part des trois cofinanceurs.
Le SMADAIT va devoir reprendre sa position qu'il n'aurait jamais dû quitter, de diriger et de mettre en œuvre. Le bureau et les membres du syndicat mixte seront vigilants pour aboutir à un résultat qui sera dans cet axe mais qui ne pourra pas être du zéro RYANAIR car la compagnie qui viendra la remplacer aura la même exigence. C'est le SMADAIT qui décidera d'accepter ou non cette exigence.

➔ Critère 2 : équilibre économique du projet et robustesse financière :

Madame BOUIJOUX présente le critère 2.

Sur les participations, le cahier des charges prévoyait :
- un montant maximum des participations publiques sur 12 ans de 22 M€,
- un plafonnement annuel sur 2024 et 2025 de 2 M€,
- une baisse des compensations publiques sur la durée du contrat,
  Ces points ont été pris en compte par les deux candidats mais SEALAR, jeune société, va devoir recourir à un emprunt et va dépasser les seuils en 2026 et 2027.
- la prise en charge de la valeur nette comptable (VNC),
  Ce point a été pris en compte par les deux candidats.
- la prise en charge de la taxe foncière dans la limite de 85 % du montant annuel,
  Ce point a été pris en compte par les deux candidats. Le SMADAIT paiera le delta ; une partie du foncier reste en régie.
- les subventions d'investissement dans la limite de 1,5 M€ pour le financement de l'optimisation de l'Aérogare et de la rénovation/extension du Hangar Technocopter,
  Ce point a été pris en compte par les deux candidats.

Monsieur CREMOUX apporte son analyse sur ce volet des participations des collectivités.
→ EDEIS a respecté les deux contraintes : le montant maximum des participations sur les 12 ans avec un total de 17.1 M€ et le plafonnement sur les deux premières années avec 1.4 M€ par an. Si l'objectif est tenu, le montant des subventions appelées par EDEIS auprès du SMADAIT serait en 2035 de 598 704 €. La diversification des recettes de l'exploitant permet de faire baisser les contributions publiques qui lui sont versées.
L'effort financier de la part du SMADAIT pour investir dans les infrastructures notamment aéronautiques va permettre aussi de faire baisser les coûts de maintenance qui sont aujourd'hui très élevés et qui vont continuer à augmenter le temps que la nouvelle piste soit en service.
EDEIS est le candidat qui a fait le plus d'efforts pour faire baisser les contributions des collectivités.
→ SEALAR respecte le montant maximum des participations sur les 12 ans avec un total de 20.5 M€. Par contre, il ne respecte pas le plafonnement annuel de 2 M€ sur 2024 et 2025, et même le dépasse très fortement sur 2026 et 2027. Comme stipulé précédemment, SEALAR est une jeune structure qui, en début de contrat, va avoir un besoin de trésorerie qu'il va aller chercher auprès des banques. Pour équilibrer ses comptes, elle se retrouve à demander beaucoup plus de contributions.

Madame BOUIJOUX expose les propositions en termes d'investissements.
→ EDEIS :
- 5.1 M€ d'investissements financés par des fonds propres et quasi-fonds propres,
- coût de financement sur la durée du contrat : 1.5 M€,
- part variable de la redevance domaniale : sur le chiffre d'affaires commercial réalisé,
- redevance domaniale totale fixe (50 000 €) + part variable : 1.237 M€, ce qui se traduit par 2.7 % du chiffre d'affaires prévisionnel.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
037-200019123-20231205-CS231205-01-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 12/12/2023
Publication : 13/12/2023

→ SEALAR :
- 4.1 M€ d'investissements financés par des fonds propres pour de 300 K€ et par un emprunt pour 3.8 M€,
- coût de financement sur la durée du contrat : 850 K€,
- part variable de la redevance domaniale : sur l'excédent brut d'exploitation réalisé (hors participation du SMADAIT),
- redevance domaniale totale fixe (50 000€) + part variable : 2.9 M€, ce qui se traduit par 6.8 % du chiffre d'affaires prévisionnel.

Aux divers questionnements, Monsieur CREMOUX apporte les précisions suivantes :
- sur la part variable de la redevance domaniale :
  Le chiffre d'affaires est assez peu impacté par des charges d'exploitation. C'est le chiffre d'affaires facturé par la structure, il est facilement contrôlable par le SMADAIT.
  L'excédent brut d'exploitation comprend un certain nombre de dépenses et de charges indirectes qui sont peut-être plus compliquées à tracer dans des sociétés avec des refacturations internes.
- sur le coût de financement sur la durée du contrat :
  Il s'agit du résultat de l'activité de l'exploitant, c'est une forme de rémunération que le délégataire espère obtenir.
- sur la redevance domaniale totale fixe (50 000€) + part variable :
  La certitude est d'obtenir le fixe de 50 000 €. Sur la part variable, les pourcentages indiqués ne sont pas des taux dans l'absolu mais sont la traduction du montant indiqué par rapport au chiffre d'affaires si le prévisionnel est respecté.
- sur le financement pour SEALAR, via des fonds propres et un emprunt :
  SEALAR est allé voir les banques et a un accord de principe. Cette société n'a pas la même assise financière qu'EDEIS et a besoin d'emprunter.

➔ Critère 3 : pertinence juridique du projet :

Madame BOUIJOUX aborde la pertinence juridique du projet.
Des nouveautés ont été introduites dans la nouvelle DSP selon les préconisations de la Cour des Comptes :
- partage des risques : obligations du délégataire plus précises dont celles du service public aéroportuaire
- sanctions : renforcées - montant annuel cumulé maximum = 100K€ (hors pénalités pour non réalisation opérations d'investissement)
- contrôle renforcé par la mise en place de comités plus réguliers pour l'exécution du contrat
- contribution marketing : prise de risque imposée (pas de prise en charge directe par le SMADAIT)
- redevance domaniale : part fixe augmentée de 6K€ à 50K€/an - Introduction part variable sur chiffre d'affaires.

Madame BRAJOU précise que les deux candidats vont constituer chacun une société de projet dédiée qui sera titulaire de la DSP. Le capital de la société pour EDEIS sera de 7 500 € et pour SEALAR de 150 000 €, le premier pouvant s'appuyer sur la solidarité de la maison-mère, ce qui renforce la structuration juridique de la proposition.
Les deux candidats ont présenté leur proposition de contrat à partir d'un projet établi par le SMADAIT, sachant que certains points n'étaient pas modifiables. Les deux offres étaient assez différentes.
→ EDEIS a très peu modifié le contrat alors que SEALAR a proposé un certain nombre de modifications dans la répartition des risques, en particulier pour la révision des participations du SMADAIT en fonction du trafic réalisé (formule d'ajustement).
→ Il avait été demandé trois garanties :
- garantie d'exploitation,
- garantie de la maison-mère,
- garantie finale pour une remise à niveau des biens en fin de contrat.

Ces clauses étaient intangibles mais les montants pouvaient être revus. SEALAR a proposé des montants plus importants qu'EDEIS qui a proposé des garanties reconstituables.
→ EDEIS a ajouté un article qui permet une clause de rencontre à 6 ans. Si à ce terme, EDEIS n'a pas atteint ses objectifs en termes de développement de trafic (différence d'environ 10 % par rapport aux objectifs fixés), les parties doivent se mettre d'accord pour déterminer les mesures qui pourraient être prises. A défaut de se mettre d'accord, le SMADAIT aurait la possibilité de résilier le contrat.
→ La proposition d'EDEIS est plus favorable au SMADAIT.

Monsieur JUNG indique quels sont les outils proposés par les candidats pour améliorer la communication délégant/délégataire.
→ EDEIS

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
037-200019123-20231205-CS231205-01-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 12/12/2023
Publication : 13/12/2023

- Statistiques performance des lignes
- Informations en temps réel
- Comptes-rendus mensuels et trimestriels plutôt que semestriels
- Accompagnement sur le diagnostic des biens
- Accompagnement sur le diagnostic des biens
→ SEALAR
- Informations en temps réel
- Communication adossée aux comités tel qu'exigé au contrat
→ La proposition d'EDEIS est plus avantageuse sur ce point.

Monsieur FENET annonce le classement des offres :

Critères de jugement des offres	**EDEIS**	**SEALAR**	Pondération
Qualité technique de l'offre	44.40	45.60	60 points
Équilibre économique et robustesse financière	24.00	21.75	30 points
Pertinence juridique	7,33	6.67	10 points
Note globale	**75.73**	**74.02**	100 points
Classement	**1er**	**2ème**	

Monsieur FENET remercie l'ensemble des personnes qui ont travaillé sur cette consultation qui a duré près d'un an et demi depuis le choix de l'AMO.

Madame SAVOUREY demande si le contrat prévoit une clause pour se mettre en conformité avec la réglementation européenne applicable à compter de 2027, voire la prévoir dès la signature du contrat.

Madame BRAJOU répond qu'il existe une clause de réexamen des conditions financières du contrat qui permet de discuter des conséquences de l'événement qui a justifié la mise en œuvre de la clause.

Monsieur MICHAUD indique ne pas avoir d'inquiétudes sur ce sujet. La directive européenne devra être appliquée et il a été fixé dans le cahier des charges la possibilité de se revoir et de rediscuter en cas de besoin de changement des termes du contrat ; ce point a été accepté par l'ensemble des parties.

Monsieur FENET propose 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 du Comité syndical n°CS221108-03 du 8 novembre 2022 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 10 janvier et 6 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 d'EDEIS Concessions, 19 boulevard PAUL VAILLANT-COUTURIER 94 200 IVRY-SUR-SEINE, comme délégataire du service public pour l'exploitation 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 1er janvier 2024 ;

- **AUTORISE** le Président à signer avec EDEIS Concessions 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.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
037-200019123-20231205-CS231205-01-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 13/12/2023
Publication : 13/12/2023

Le Comité syndical adopte par 7 voix pour, 2 voix contre (Betsabée HAAS et Cathy SAVOUREY).

2. APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL DU COMITÉ SYNDICAL DU 5 SEPTEMBRE 2023

Le compte-rendu de la réunion du comité syndical du 5 septembre est approuvé à l'unanimité.

3. INFORMATIONS

Pas d'informations.

4. QUESTIONS DIVERSES

Pas de questions diverses.

Date du prochain comité syndical

La prochaine réunion du comité syndical est prévue le 15 novembre 2023 à 16 h 00.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 17 h 45.

A Tours, le 04 DEC. 2023

Le Président du Syndicat Mixte	La secrétaire de séance
Bruno FENET	**Catherine GAY**

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
037-200019123-20231205-CS231205-01-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 12/12/2023
Publication : 13/12/2023