



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

COMITE SYNDICAL DU 8 NOVEMBRE 2022 16h00
(en présentiel et en visioconférence)

Convocations adressées le 3 novembre 2022

Nombre de délégués titulaires en exercice : 9
Nombre de délégués présents : 8 titulaires – 1 suppléant
Nombre de délégués votants : 8

Membres présents :

Monsieur Bruno FENET, Madame Nathalie SAVATON, Monsieur Régis SALIC (en visio), Monsieur Patrick MICHAUD (en visio), Monsieur Brice DROINEAU (*en suppléance de* Madame Cécile CHEVILLARD), Monsieur Etienne MARTEGOUTTE, Monsieur Pierre-Alain ROIRON, Madame Betsabée HAAS.

Membres excusés :

Madame Cécile CHEVILLARD.

Membres suppléants présents non votants :

Madame Marion NICOLAY-CABANNE

Pouvoir : 0

Secrétaire de séance : Monsieur Pierre-Alain ROIRON.

Personnes invitées : Monsieur Julien BILLY, Cabinet JB EXPERT CONSEIL

Sont également présents :

- Monsieur Cyril GODEAUX, SMADAIT
- Madame Nathalie BOUIJOUX, SMADAIT
- Madame Nathalie RAVRAT, SMADAIT

Ordre du jour :

1. Approbation du procès-verbal du comité syndical du 14 septembre 2022
2. Analyse financière du rapport d'activité 2021 du délégataire
3. Mode de gestion du service public de de l'aéroport de Tours Val de Loire
4. Ressources humaines : revalorisation du complément indemnitaire dans le cadre d'une mise à disposition
5. Information travaux
6. Questions diverses

1. Approbation du procès-verbal du comité syndical du 14 septembre 2022

Le compte-rendu de la réunion du comité syndical du 14 septembre 2022 est approuvé à l'unanimité.

2. Analyse financière du rapport d'activité 2021 du délégataire

Rapporteur : Monsieur Bruno FENET, Président du Syndicat Mixte

Conformément à l'article L. 1411-3 du Code général des collectivités territoriales et à la convention de délégation de service public de l'aéroport Tours Val de Loire du 28 juin 2010 - Article 43 – Budget, comptes et rapport annuel du délégataire, celui-ci est tenu de fournir à l'autorité délégante, avant le 1^{er} juin de l'année suivant la fin de chaque exercice, un rapport annuel comprenant un compte-rendu technique et un compte-rendu financier, ce qui a été fait le 31 mai 2022.

Ce rapport tient compte des spécificités du secteur d'activité concerné, respecte les principes comptables d'indépendance des exercices et de permanence des méthodes retenues pour l'élaboration de chacune de ses parties, tout en permettant la comparaison entre l'année en cours et la précédente. Toutes les pièces justificatives des éléments de ce rapport sont tenues par le délégataire à la disposition du délégant dans le cadre de son droit de contrôle.

Ce rapport comprend :

I – Conformément à l'article L. 1411-3 du Code général des collectivités territoriales, un compte-rendu technique et financier comportant les informations utiles relatives à l'exécution du service et notamment les tarifs pratiqués, leur mode de détermination et leur évolution, ainsi que les autres recettes d'exploitation.

II – L'analyse de la qualité du service mentionnée à l'article L. 1411-3 du Code général des collectivités territoriales comportant tout élément permettant d'apprécier la qualité du service rendu et les mesures proposées par le délégataire pour une meilleure satisfaction des usagers.

III – Les données comptables.

Le rapport a été soumis à l'examen de la Commission de Contrôle Financier ainsi qu'à celui de la Commission Consultative des Services Publics Locaux le 28 octobre 2022.

A la demande de Monsieur FENET, Monsieur GODEAUX, directeur du SMADAIT, rappelle en préalable de l'intervention de Monsieur BILLY, expert-comptable, le dispositif financier du contrat de délégation de service public.

Il s'agit d'un contrat de DSP par voie d'affermage, à savoir que le délégataire s'engage à gérer un service public, à ses risques et périls, contre une rémunération versée par les usagers. Celui-ci reverse à la personne publique une redevance destinée à contribuer à l'amortissement des investissements qu'elle a réalisés.

L'article 36 du contrat initial stipule que le délégataire doit mener l'ensemble de ses missions de façon à assurer l'équilibre des comptes au moyen des différentes redevances et recettes prévues à la présente convention. Il doit donc obtenir l'équilibre des comptes de la délégation en recherchant prioritairement la couverture de ses charges à l'aide des produits perçus sur les usagers et les occupants du domaine aéroportuaire.

L'ensemble des ressources de la délégation sont affectées exclusivement à des emplois enregistrés dans la comptabilité de la délégation. En conséquence, toute remontée de bénéfices aux actionnaires du délégataire est interdite et les excédents sont obligatoirement versés au fonds de roulement de l'aéroport, ce qui n'a pas été le cas puisque les résultats nets positifs ont été remontés auprès de la société mère du délégataire, la SNC LAVALIN pour les années de 2014 à 2016, et EDEIS pour les années de 2017 et 2018 ; ce fait a d'ailleurs été mis en exergue par la Cour régionale des comptes dans son rapport.

L'avenant n° 3 signé le 12 février 2021 a pris en compte le trop-perçu par le délégataire, soit un montant de 1.745 M€, qui va être porté au fonds de roulement de l'aéroport d'ici la fin du contrat de DSP actuel. L'article 38 précise que le délégataire peut solliciter une subvention s'il apparaît que des obligations de service public empêchent la délégation d'atteindre un équilibre durable, avec toutefois un montant maximum de subventions pour les 12 années de DSP de 5.380 M€, sachant qu'entre 2010 et 2020, un montant de 5.584 M€ a déjà été versé.

L'article 43 demande au délégataire de fournir avant le 15 octobre de chaque année un document financier pour l'année N+1, pour permettre au syndicat de provisionner l'éventuelle subvention pour l'année suivante ; ce document n'a jamais été produit par le délégataire. Néanmoins, un état portant sur l'exploitation prévisionnelle pour le restant de la DSP a été fourni à l'occasion de chacun des avenants.

Monsieur BILLY, expert-comptable, prend le relais pour présenter l'analyse détaillée des comptes EDEIS pour l'année 2021. Cette analyse doit permettre de suivre l'évolution du montant de trop-perçu de 1.745 M€.

Depuis 2018, le syndicat mixte a versé à EDEIS des contributions marketing pour 7 903 373 €, reversés à RAYNAIR à hauteur de 6 878 161 €, soit un écart de 1 025 211 € de trop versé qui va alimenter le fonds de réserve de l'aéroport. À la fin du contrat de DSP, le fonds de réserve sera réparti entre le SMADAIT pour 85 % et EDEIS pour 15 %. L'avenant n°3 prévoit un solde du fonds de réserve bloqué à 962 594 €, soit un écart de 62 620 € à récupérer.

Au niveau des immobilisations, la valeur nette comptable au 31 décembre 2021 et les différents investissements prévus dans le budget initial 2021 (tracteur piste et honoraires architectes), permettaient de définir une VNC prévisionnelle au 31 décembre 2022 de 1 575 016 €.

In fine, les investissements prévus pour 249 000 € n'ont pas été réalisés et en janvier 2022, un nouveau plan a été défini par EDEIS avec l'achat de divers équipements pour 103 K€ et la location d'un tracteur pour 20 K€/an. L'avenant n° 3 prévoit une VNC au 31 décembre 2022 à 1 525 852 €, soit un écart de -80 217 €.

Précision apportée par Monsieur GODEAUX, le SMADAIT devra rembourser à la fin du contrat les investissements effectués par EDEIS, soit 1 525 852 €.

Au niveau du compte GER (Dépenses entretien et réparation), le SMADAIT verse des subventions d'exploitation semestrielles au délégataire. Une partie de ces subventions est destinée aux dépenses d'entretien et réparation. Des réserves sont ainsi constituées pour effectuer des travaux pendant la DSP.

Au 31 décembre 2020, ce compte s'établissait à 145 000 € contre 148 000 € prévus à l'avenant n° 3. Avec une dotation 2021 de 115 000 € et une dépense de 153 000 € (avec notamment l'entretien de l'ancienne zone militaire) sur l'année, le total au 31 décembre 2021 est de 107 000 € contre 249 000 €. Le solde du compte GER viendra en déduction du prix à décaisser par le SMADAIT sur la DPS finale.

Par rapport au prévisionnel, les différents postes du compte d'exploitation montrent les évolutions suivantes :

→ Recettes hors carburant :

Redevance d'atterrissage :	- 40 K€	(-30%)
Redevance passager :	- 72 K€	(-31%)
Assistance aéroportuaire :	- 142 K€	(-24%)
Redevances domaniales :	- 102 K€	(-36%)
Reprise sur compte GER :	+ 139 K€	(+994%)
Total	- 217 K€	

→ Dépenses hors carburant :

Achats et autres approvisionnements :	+ 145 K€	(+102%)
Locations et crédit baux :	- 35 K€	(-20%)
Missions sous traitées :	- 97 K€	(-10%)
Rémunérations d'intermédiaires et honoraires :	- 73 K€	(-75%)
Charges de personnel :	- 714 K€	(-42%)
Total	- 774 K€	

- Achats et reventes de carburants + 16 K€
- Éléments exceptionnels (produits-charges) + 171 K€
- Contribution marketing - 400 K€

Sur l'année 2021, le délégataire a demandé une subvention marketing de 1 795 000 M€, il lui a été versé 1 241 000 M€ au titre du contrat RYANAIR.

Monsieur FENET souligne le non-respect de la part du délégataire concernant les excédents réalisés et indûment remontés auprès de sa société mère. Il propose de modifier la rédaction de la délibération

pour préciser le gel du versement de la subvention d'exploitation à hauteur du montant constaté de 1.745 M€, sachant que déjà aucun montant n'a été versé à ce titre en 2021.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 1411-3,

Vu les dispositions de la convention de délégation de service public de l'aéroport Tours Val de Loire du 28 juin 2010,

Vu l'examen de la Commission de Contrôle Financier du 28 octobre 2022,

Vu l'examen de la Commission Consultative des Services Publics Locaux du 28 octobre 2022,

- **PREND ACTE** du rapport d'activité 2021 présenté par le délégataire, EDEIS et de l'analyse financière détaillée réalisée par l'expert-comptable missionné auprès du SMADAIT.
- **DECIDE** de prendre les orientations suivantes qui seront inscrites au budget 2023 :
 - maintenir le gel du versement de la subvention d'exploitation au délégataire tant qu'il n'a pas atteint un déficit cumulé de 1,745 M€ depuis 2020.
 - provisionner une subvention au cas où Edeis dépasse les 1,745M€ de déficit cumulé depuis 2020.

Le Comité syndical adopte à l'unanimité (8 voix pour).

3. Mode de gestion du service public de l'aéroport de Tours Val de Loire

Rapporteur : Monsieur Bruno FENET, Président du Syndicat Mixte

Le SMADAIT a conclu, en juin 2010, un contrat de convention de délégation de service public par voie d'affermage en cours d'exécution dont l'objet est le suivant :

« Réalisation d'ouvrages, entretien, renouvellement, exploitation, promotion et développement des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services de l'aéroport. »

Ce contrat a fait l'objet de plusieurs avenants dont le dernier, en date du 3 août 2022, en a prolongé la durée jusqu'au 31 décembre 2023 afin que le Syndicat Mixte puisse s'engager dans une analyse stratégique approfondie du devenir de l'aéroport et de ses conditions de gestion future.

Cette réflexion stratégique est désormais arrivée à son terme et, conformément à l'article L1411-4 du Code général des collectivités territoriales, il convient que le Comité Syndical se prononce sur le principe de délégation de service public.

Il est cependant nécessaire, au préalable, de rappeler les grandes lignes directrices ayant guidées cette étude selon les deux axes suivants :

- D'une part, les perspectives aéronautiques :
 - Maintenir la vocation de transport de passagers ;
 - Viser les 400 000 passagers et privilégier les touristes entrants sur le territoire ;
 - Attirer de nouvelles compagnies et alléger les subventions des collectivités membres ;
 - Développer les vols sanitaires, la maintenance aéronautique, la formation, la découverte de l'aérien et l'innovation.
- D'autre part, les perspectives domaniales :
 - Dégager de nouvelles recettes à partir du foncier nouvellement transféré par l'Etat pour diminuer les subventions des collectivités ;
 - Intégrer les énergies renouvelables
 - Privilégier les activités économiques en lien avec l'aéronautique ;
 - Poursuivre la coordination avec l'étude urbaine menée par TMVL autour de l'aéroport.

En ce qui concerne le mode de gestion, après avoir analysé différents modes de portage (SEM, SPL, SEMOP), trois scénarii se sont dessinés : soit une gestion totalement en régie, soit une délégation de

service public totale à la fois sur la partie domaniale et sur la partie aéroportuaire, soit une gestion en régie pour la partie domaniale et en DSP pour la partie aéronautique.

Ce dernier scénario présente un meilleur équilibre des risques financiers et juridiques en permettant aux collectivités de garder la main sur les recettes domaniales, tout en confiant la gestion aéronautique à une société spécialisée. (*Cf Présentation en annexe1*)

La convention de délégation de service public attribuera au délégataire les principales missions suivantes :

- L'exploitation des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services de la plateforme aéroportuaire ;
- La réalisation des travaux et prestations de maintenance et de GER des ouvrages, installations et équipements de l'aéroport (aérogare, voies routières, balisages lumineux et équipements de sécurité et de lutte contre les incendies, bâtiments, les réseaux divers, aménagements extérieurs et toute infrastructure directement liée à l'exploitation de l'aéroport et à la fourniture du service aéronautique).
- La réalisation de nouveaux investissements ;
- La fourniture des services d'assistance en escale ;
- La gestion du domaine public mis à disposition ;
- La fourniture des services imposés par la réglementation, notamment les missions de sécurité et de sûreté, l'entretien des équipements de signalisation ;
- Maintien du certificat de sécurité au format européen ;
- Le balisage lumineux, l'approvisionnement en carburant.

Le délégataire sera également chargé de la mise en place d'un plan de développement du trafic de l'aéroport notamment par l'ouverture de nouvelles lignes pour atteindre un objectif de 400 000 passagers par an au terme du contrat en privilégiant le tourisme entrant sur le territoire. La mise en œuvre de cet objectif impliquera la rénovation et l'extension de l'aérogare existante.

Le délégataire disposera du droit de percevoir les recettes d'exploitation du service, notamment les redevances aéronautiques et les recettes tirées de l'exploitation du domaine concédé, dans le respect de la réglementation en vigueur.

La durée de la délégation de service public est fixée à 10 ans. Toutefois, les candidats devront proposer, à titre de variante, une offre portant sur une durée de 12 ans à compter du démarrage de l'exploitation, soit à compter du 1er janvier 2024.

La valeur HT de la concession est estimée à 100 000 000€.

Préalablement à la présente séance du Comité Syndical et conformément à l'article L1413-1 du Code général des collectivités territoriales, ce projet a été soumis pour avis à la Commission consultative des services publics locaux le 28 octobre 2022 et a recueilli un avis favorable à l'unanimité des membres présents.

Monsieur FENET rappelle que, depuis plusieurs mois, le SMADAIT est accompagné d'un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) qui regroupe trois compétences :

- C5P, économiste des DSP ;
- BSH, avocate ;
- SOGETI, ingénierie aéroportuaire.

A la demande du SMADAIT, l'AMO a actualisé les études réalisées au cours des dernières années avant la période de crise sanitaire liée au COVID. Ces études portent sur les thèmes suivants :

- perspectives aéronautiques de l'aéroport,
- perspectives domaniales,
- mode de gestion,

et ont été présentées aux présidents des trois collectivités membres du SMADAIT le 26 octobre 2022.

Monsieur GODEAUX, directeur du SMADAIT, sollicité par Monsieur FENET, apporte des informations complémentaires.

Compte tenu de l'échéance de la DSP actuelle, le nouveau mode de gestion doit être déterminé de manière à être opérationnel dès le 1er janvier 2024.

Trois modes de gestion ont été étudiés :

- 100 % régie,
- DSP + régie gestion domaniale,
- DSP.

Si le SMADAIT choisit la délégation de service public, la certification aéronautique européenne devra être transféré à l'éventuel nouveau délégataire, démarche qui nécessite trois à quatre mois, d'où la nécessité d'être prêt dès le 15 juillet 2023.

Perspectives aéronautiques de l'aéroport :

Concernant les perspectives aéronautiques, les présidents des trois collectivités ont confirmé leurs grandes lignes directrices :

→ maintenir la vocation de transport de passagers :

La zone de chalandise est cohérente par rapport au premier axe de maintenir la vocation de transport de passagers avec une population de 824 255 habitants à 60 minutes de l'aéroport et de 2 088 625 habitants à 90 minutes. Cette zone de chalandise est très peu impactée par celle de Nantes et Paris/Orly. Le concurrent le plus proche est l'aéroport de Poitiers avec lequel des contacts ont été pris pour travailler plus dans un esprit de complémentarité que de concurrence.

→ viser les 400 000 passagers et privilégier les touristes entrants sur le territoire :

Pour parvenir à cet objectif de 400 000 passagers, il est envisagé une ouverture de ligne tous les deux ans en essayant de viser les marchés ciblés par les professionnels du tourisme du territoire. Il s'agit notamment des compagnies Volotea, Easyjet, Vueling, Jet2, Eurowings, Norwegian, et des destinations comme l'Italie, l'Espagne, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la Scandinavie.

→ sortir du modèle Ryanair et alléger les collectivités des subventions :

La stratégie est :

- d'attirer de nouvelles compagnies en mettant en place des actions commerciales très dynamiques et de faire preuve d'opportunisme lorsque celles-ci ont acheté des nouveaux avions et n'ont pas encore arrêté leur utilisation ;
- de maintenir les 200 000 passagers existants, d'où la nécessité de continuer avec Ryanair jusqu'à son remplacement ;
- de rajouter des mesures incitatives financières en sifflet sur 3 ans pour chaque ouverture de ligne.

Des actions sont nécessaires pour assurer le développement de l'aéronautique à Tours :

→ produire de l'électricité sur l'aéroport et calibrer correctement la puissance électrique pour l'aviation commerciale électrique ;

Selon Air&Cosmos, les aéroports régionaux ont une carte à jouer car ce sont des plateformes idéales pour permettre le développement de l'aviation du futur (aviation électrique : moins de bruit et moins d'émissions de Co²) et le SMADAIT veut se positionner sur cet axe. Actuellement, le seul avion électrique certifié qui existe est l'avion-école qui vient d'arriver sur l'aéroport de Tours, et d'ici 2035, des certifications d'appareils électriques vont être mises en œuvre pour des avions de 2 à 12 places (autonomie 200 km à 1000 km), puis de 2 à 60 places (autonomie 200 km à 1200 km), puis de 2 à 80 places (autonomie 200 km à 1500 km).

En termes de production d'électricité, et en tenant compte de toutes les contraintes aéronautiques, pyrotechniques, etc., il a été déterminé qu'une surface d'environ 10.5 hectares pourrait recevoir des panneaux photovoltaïques au sol et en ombrières ou toitures. La production pourrait être de 28.2 MWc, soit l'équivalent de 8 000 foyers. Le revenu pour le SMADAIT est estimé entre 147 500 € et 229 999€ par an.

→ développer les revenus domaniaux propres à l'aéroport pour alléger les collectivités ;

En termes d'impact économique actuel des passagers sur l'aéroport, les études du Comité régional du tourisme montrent pour 2019 :

- que 40% passagers sont de nationalité étrangère,
- que 39 421 touristes entrants en 2019 (78 843 passagers/2 car comptés à l'arrivée et au départ),

- qu'un passager dépense en moyenne 87€/personne/jour pour un séjour moyen 6,6 nuits, soit 2,6 M€ dépensés sur le territoire par les passagers de l'aéroport chaque année.

→ agrandir l'aérogare, le parking voiture et le parking avion ;

Actuellement, le parking permet le stationnement de 400 véhicules et est gratuit. Avant l'agrandissement du parking prévu à partir de 2024, il était envisagé une étape intermédiaire en 2023, consistant en la clôture de l'espace et à rendre le stationnement payant. Cette étape va certainement être annulée pour arriver à un parking payant entre 600 et 800 places avec des ombrières et des bornes recharges. L'investissement est estimé à 1.3 M€ HT et sera porté soit par le délégataire soit par le SMADAIT. Les recettes attendues sont aux alentours d'un chiffre d'affaires de 640 000 € HT par an (en cas de DSP, les recettes seront collectées par le délégataire avec reversement partiel au syndicat mixte ; ce sujet point sera à négocier dans le futur contrat.).

Aujourd'hui, l'aérogare montre une certaine saturation dès 2 avions à embarquer, saturation qui a été amplifiée par les règles de distanciation liées à la crise sanitaire. Le projet vise à une augmentation de sa capacité avec l'agrandissement des salles d'enregistrement et d'embarquement et l'intégration de boutiques et d'espaces restauration. Selon la nature de l'agrandissement, le budget prévu varie entre 3 et 7 M€ HT, montant pris en charge soit par le syndicat mixte soit par le délégataire en fonction du mode de gestion qui sera choisi.

La piste, construite dans les années 1950, était prévue pour entre 20 et 30 ans d'utilisation. Elle a été conçue pour des avions de 5 tonnes. Son entretien par les militaires a consisté en un changement de 10 à 15 plaques de béton par an pour un coût annuel de 280 K€ à 400 K€. Aujourd'hui, il n'y a pas d'obligation calendaire réglementaire vis-à-vis de son entretien mais elle est contrôlée régulièrement par des audits de l'Aviation Civile pour le maintien de la certification européenne. Le dernier audit a eu lieu au printemps dernier.

Une réflexion menée avec l'AMO amène au scénario suivant : maintien en l'état jusqu'en 2029 avec une maintenance lourde chaque année nécessitant deux semaines de fermeture en été, puis en 2029 réfection totale ou partielle.

Entre les différentes solutions de réfection possibles (reconstruction complète, rechargement en enrobés sur béton avec réparation, rechargement en enrobés sur béton fragmenté, reconstruction bande centrale uniquement soit 30 mètres sur 45 mètres), le coût varierait à ce stade entre 8.8 M€ HT et 12.9 M€ HT. Le financement se ferait par le biais de recettes domaniales, d'un emprunt et d'un appel aux collectivités.

Monsieur ROIRON pense qu'il devra y avoir des discussions au niveau des services de l'Etat eu égard les travaux d'entretien qui n'ont pas été réalisés par le passé avant le transfert de propriété.

→ entretenir la piste et les taxiways, étudier une réfection.

D'autres investissements sont à prévoir :

- concernant le plan de maintenance de la piste et les taxiways :
 - piste et balisage lumineux,
 - rampe d'approche,
 - raquette de retournement seuil 20,
 - voie de circulation Delta,
 - aire de stationnement et bretelle de desserte,
 - voie de circulation Alpha,pour un coût en fourchette haute à 23.4 M€ et en fourchette basse à 14.3 M€.
- concernant le plan de travaux de développement :
 - aérogare,
 - extension parking VL et ombrières PV,
 - modification clôture zone des hangarets et accès,
 - extension parking avion,pour un coût en fourchette haute à 10.3 M€ et en fourchette basse à 3.2 M€.

La plus grande phase d'investissements serait sur 2029.

Perspectives domaniales

Concernant les perspectives domaniales, les grandes lignes directrices sont les suivantes :

- diminuer les subventions des collectivités grâce à des nouvelles recettes dégagées par le foncier transféré,

- intégrer les énergies renouvelables,
 - privilégier les activités économiques en lien avec l'aéronautique (pas de logement),
 - avoir une coordination avec l'étude de Tours Métropole autour de l'aéroport,
- tout en favorisant un développement raisonné car l'aéroport abrite 15 % de la flore et 40 % des espèces d'oiseaux recensés sur la commune de Tours.

A la question sur les eaux pluviales, il est précisé que le réseau doit être fait ; le sujet reste à définir au niveau de la métropole qui doit réaliser un chiffrage.

17 h 08 : départ de Madame CABANNE et de Monsieur MARTEGOUTTE qui donne pouvoir à Monsieur FENET

Diverses zones ont été identifiées pour déterminer comment ces espaces peuvent être loués et pour estimer les recettes espace par espace. En fonction des tarifs pratiqués sur d'autres aéroports et une fois tous les projets mis en place, les recettes propres pourraient être de 2.570 M€ par an ; en fonction du mode de gestion retenu et du porteur des investissements, ce montant sera à répartir éventuellement entre le délégataire et le syndicat mixte.

L'étude de ce projet s'est faite en coordination avec l'étude urbaine conduite par Tours Métropole sur la zone autour de l'aéroport. Trois zones d'interface ont ainsi été identifiées :

- prolongement du tramway et installation d'une zone tertiaire (aménagement de la zone des hangarages en un lieu événementiel),
- zone potentiellement tertiaire (zone au nord de l'aéroport située hors zone certifiée aéronautique),
- parc d'agrivoltaïque entre l'aéroport et l'autoroute (projet porté par la Métropole sur 58 hectares).

Mode de gestion.

Concernant le mode de gestion, le choix de celui-ci doit répondre aux objectifs suivants :

- diminuer les cotisations des membres,
- trouver le financement pour la réalisation des investissements nécessaires au maintien de l'activité,
- développer l'activité commerciale aéronautique et des recettes domaniales.

Une analyse comparative a été faite sur le mode de gestion de différents aéroports. A partir des données recensées, trois scénarios ont été identifiés :

- 100 % régie :

L'aéroport est géré en totalité par le syndicat mixte. Les investissements sont portés en totalité par le syndicat mixte.

La cotisation moyenne annuelle de chacun des membres sur 12 ans serait de 435 K€.

La subvention d'investissement (à verser l'année des travaux pistes) serait de 2,2 M€ par membre.

- DSP + régie : DSP sur la partie aéronautique et régie sur la partie domaniale.

Le but est que le syndicat puisse verrouiller les aspects financiers en termes de revenus. Les investissements sont portés par le syndicat pour une part très importante, et par le délégataire.

La cotisation moyenne annuelle de chacun des membres sur 12 ans serait de 466 K€.

La subvention d'investissement (à verser l'année des travaux pistes) serait de 1.8 M€ par membre.

- 100 % DSP : DSP domaniale et aéroportuaire.

Les investissements sont portés par le délégataire pour une part très importante, et par le syndicat, ce qui sous-entend une durée de délégation de 25 ans pour que ni le délégataire ni le syndicat ne soient perdants au terme du contrat.

La cotisation moyenne annuelle de chacun des membres sur 12 ans serait de 790 K€.

La subvention d'investissement (à verser l'année des travaux pistes) serait de 0 M€ par membre.

17 h 22 : départ de Madame HAAS qui donne pouvoir à Monsieur Pierre-Alain ROIRON.

Les échanges font ressortir une orientation vers le deuxième scénario : DSP sur la partie aéronautique et régie sur la partie domaniale, ce qui rejoint la préconisation à l'unanimité de la CCSPL lors de sa séance du 28 octobre 2022.

Dans ce scénario, les missions du délégataire sont relativement traditionnelles :

- exploitation des terrains, des ouvrages, des bâtiments,
- réalisation des travaux de maintenance et de GER des ouvrages,
- réalisation de certains nouveaux investissements,
- fourniture des services d'assistance aux escales.

Un appel d'offre de DSP va être lancé avec la perspective du plan de développement tel qu'exposé plus en amont : objectif de 400 000 passagers en privilégiant les touristes entrants, ouverture de nouvelles lignes, rénovation et extension de l'aérogare existante. La durée du contrat est prévue sur 10 ans.

A l'issue de la présentation et des échanges, Monsieur FENET soumet la délibération au vote.

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1411-4 et L.1413-1,

Le Comité Syndical, après en avoir délibéré, décide :

- D'autoriser le principe du recours à une délégation de service public pour la gestion et l'exploitation de l'aéroport de Tours val de Loire ;
- D'autoriser le Président à lancer la procédure de consultation en vue de la passation de la délégation de service public pour la gestion et l'exploitation de l'aéroport de Tours val de Loire.

Le Comité syndical adopte par 7 voix pour, 1 voix contre (Betsabée HAAS).

4. Ressources humaines : revalorisation du complément indemnitaire dans le cadre d'une mise à disposition

Rapporteur : Monsieur Bruno FENET, Président du Syndicat Mixte

Par délibération en date du 28 mai 2021, le Comité Syndical a approuvé le renouvellement de la convention de mise à disposition à titre onéreux d'un agent départemental de catégorie A, à raison de 50% pour une durée de 3 ans, avec prise d'effet au 1^{er} avril 2021.

Conformément au Décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics administratifs locaux, cette mise à disposition conduit le Syndicat Mixte à rembourser au Département la moitié de la rémunération, des cotisations et des contributions afférentes ainsi que des charges mentionnées au deuxième alinéa du III de l'article 6 du décret susvisé, dans les conditions qui y sont prévues.

Lors de cette séance, avait été également décidé que le Syndicat Mixte verserait, en outre, un complément de rémunération justifié par les sujétions spécifiques liées aux missions exercées au Syndicat Mixte, à raison de 332€ brut par mois.

Au regard de l'investissement particulier de l'agent lors du transfert de la plateforme aéroportuaire et compte tenu des sujétions spécifiques liées aux missions exercées en tant qu'urbaniste, chargé du développement de la zone aéroportuaire au SMADAIT, il est proposé par voie d'avenant à la convention de mise à disposition en date du 14 juin 2021, une revalorisation du complément indemnitaire de 100€ net mensuel à compter du 1^{er} novembre 2022.

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,

Vu la loi n°84-53 en date du 26 janvier 1984 modifiée, et notamment l'article 61,

Vu le décret n°2018-580 du 18 juin 2008 pris pour l'application de l'article 61 de loi n°84-53 du 26 janvier 1984 susvisée,

Vu la convention de mise à disposition de personnel en date du 14 juin 2021,

- **DECIDE** d'approuver, par voie d'avenant à la convention de mise à disposition, la revalorisation du complément d'indemnitaire à raison de 100€ net mensuel, compte tenu des sujétions spécifiques liées aux missions exercées au SMADAIT à compter du 1^{er} novembre 2022 ;

- **PRECISE** que les crédits nécessaires sont inscrits au budget de l'exercice 2022.

Le Comité syndical adopte à l'unanimité (8 voix pour).

5. Information travaux

A la demande de Monsieur FENET, Madame RAVRAT présente l'état d'avancement des travaux sur la plateforme aéroportuaire.

Le décompte des travaux réalisés au 22 juillet 2022 affiche un montant de 4 791 982 € HT pour un budget prévisionnel de 9 000 000 €. Une enveloppe est prévue pour finaliser des travaux sur les réseaux, voiries et clôtures à hauteur de 3 030 000 € HT. Un bilan sera établi en fin d'année.

Alimentation électrique du site

Il y a un peu de retard sur les travaux d'alimentation du balisage aéronautique, les travaux devraient être finalisés en février 2023. Ce retard va engendrer un coût de location supplémentaire pour des groupes électrogènes qui sont actuellement pris en charge par EDEIS. Le coût pour le SMADAIT est le coût de la location du transformateur.

Le raccordement électrique des bâtiments est prévu entre fin 2022 et début 2023. Des diagnostics devront être faits sur l'état des installations électriques des bâtiments avant de les mettre en location.

Accès sud à la plateforme

Les travaux concernant l'accès à la plateforme côté sud (portail avec badges et caméra) commencent le 21 novembre et se dérouleront sur quatre semaines. La voirie côté gendarmerie sera finalisée d'ici le mois de février 2023.

Tour digitale

Le projet de la tour digitale avance. Le SMADAIT travaille avec le maître d'ouvrage qui est la Direction des Services de la Navigation Aérienne, tant en termes de démarches administratives qu'en termes de travaux. La DSNA devrait installer le mât et un local technique (Le SMADAIT va mettre à disposition ce lieu qui sera uniquement dédié à l'aviation civile). Les travaux devraient débuter en fin d'année.

Dévoisement de l'airtaxiway de la SAG

Les travaux doivent être programmés fin 2022/début 2023. Les gendarmes vont aussi réaliser leur clôture et leur portail.

17 h 50 : départ de Madame SAVATON et de Monsieur DROINEAU

Gestion des écoulements des eaux de pluie

Des pistes de réflexion ont été conduites par les services de la métropole. En 2023, des travaux vont être nécessaires pour suivre la qualité des eaux qui vont s'écouler dans le réseau militaire. Des conventions de gestion ont été passées puisque c'est l'ancien réseau de l'armée qui est utilisé tant que les travaux ne sont pas réalisés. Le SMADAIT est responsable sur sa partie du rejet des eaux pluviales qui vont sur le réseau militaire et ensuite sur le réseau de la métropole. L'estimation des travaux pour 2023 est de 66 261 € HT.

Synthèse des travaux réalisés par l'exploitant en 2022 sur la plateforme aéroportuaire

Divers travaux ont été réalisés par l'exploitant :

- réparation piste et parking avions (environ 22 000 € pour une intervention de nuit : réparation de trous sur piste),
- maintenance des bâtiments,

- gestion des espaces verts de la plateforme (environ 70 000 €/an + intervention d'un exploitant agricole à titre gracieux),
- entretien balisage aéronautique (pas de dépense actuellement car le remplacement des ampoules provient du stock de la BA705),
- location de groupes électrogènes pour le balisage aéronautique depuis juillet 2022 (durée de location identique à la durée des travaux engagés par le SMADAIT – coût de location sur trois mois d'environ 12 000 € HT).

Projets de développement des usagers basés sur l'aéroport : Mermoz Academy et Technocopter

Technocopter a besoin de hangars plus importants pour développer son activité et a besoin également de les mettre aux normes.

De la même manière, Mermoz Academy a des besoins grandissants.

6. Questions diverses

Monsieur FENET annonce que l'aéroport de Tours a rencontré une activité soutenue durant l'été avec de bons chiffres au niveau de tous les vols (en particulier pour Londres et Marseille), confortant ainsi la reprise de l'activité depuis le début de l'année ; un article est paru à ce sujet dans la Nouvelle République du 29 septembre 2022. Ces chiffres démontrent que l'aéroport fonctionne bien et que la demande existe.

L'école de pilotage AirportAcademy avait été sollicitée pour réduire ses nuisances sonores et ses consommations : son premier avion électrique est arrivé il y a 15 jours. Ce nouvel avion dispose d'une autonomie d'environ une heure et demie et est destiné à la formation initiale des pilotes.

La ville de Tours va servir de camp de base à l'équipe d'Irlande pour la Coupe du monde de rugby en 2023. La présence de l'aéroport a certainement été un argument dans ce choix.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 18 h 00.

Le Président du Syndicat Mixte,

Bruno FENET