



# SYNDICAT MIXTE DU CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS Séance du 22 janvier 2025

<b>Date de convocation :</b> 17/01/2025 <b>Date d'affichage :</b> 17/01/2025 <b>Nombre de membres :</b> 21 <b>Nombre de présents ou représentés :</b> 15 <b>Nombre de votants :</b> 15 <b>Absents / Excusés :</b> 06	<b>Objet :</b> Approbation du procès-verbal de la séance du 5 décembre 2024	<b>Délibération n° 2025-01</b> <b>Résultat du vote</b> 15 pour 0 contre 0 abstention
---	---	--

L'An Deux Mille Vingt Cinq, le 22 janvier à 10h30, les membres du Comité syndical du Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans, légalement convoqués, se sont réunis à l'Hôtel du Département - Salle Joseph Caillaux, sous la présidence de Monsieur Dominique LE MÈNER, Président du Syndicat Mixte. Le quorum est atteint, les membres du Comité syndical peuvent valablement délibérer.

### Présents :

M. Dominique LE MÈNER, Mme Marie-Pierre BROSSET, Mme Véronique CANTIN, M. Gérard GALPIN, M. Régis VALLIENNE, M. Didier REVEAU, M. Jean-Yves LECOQ, M. François EDOM

### Procurations :

M. Emmanuel FRANCO donne pouvoir à Mme Marie-Pierre BROSSET  
Mme Monique NICOLAS LIBERGE donne pouvoir à M. Régis VALLIENNE  
Mme Véronique RIVRON donne pouvoir à M. Dominique LE MÈNER  
M. Olivier SASSO donne pouvoir à M. Gérard GALPIN  
Mme Christelle MORANÇAIS donne pouvoir à M. Didier REVEAU  
M. Thierry COZIC donne pouvoir à M. Jean-Yves LECOQ  
M. Christophe POT donne pouvoir à Mme Véronique CANTIN

### Excusés :

M. Frédéric BEAUCHEF, M. Jean Carles GRELIER, Mme Isabelle LEROY, Mme Carole HEULOT, Mme Christine TAFFOREAU-HARDY, M. Nordine ARIK

### Secrétaire de séance :

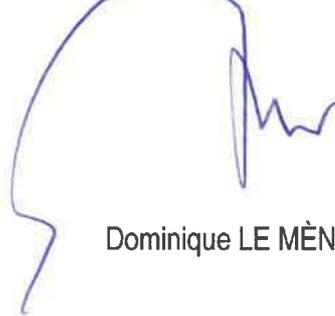
Assistait également à la séance :  
Mme Marie SAJOUS

## 1. APPROBATION DU PROCES VERBAL DE LA SÉANCE DU 5 DÉCEMBRE 2024

Nulle observation n'étant enregistrée, le Comité syndical adopte à l'unanimité le compte rendu de la séance du 5 décembre 2024.

Pour extrait certifié conforme,  
Fait au Mans, le 22 janvier 2025

Le Président



Dominique LE MÈNER



# **SYNDICAT MIXTE DU CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS**

## **SYNDICAT MIXTE DU CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 05 Décembre 2024 10h00**

---

### **Présents :**

M. Dominique LE MÈNER, Mme Marie-Pierre BROSSET, M. Régis VALLIENNE, Mme Véronique RIVRON, M. Didier REVEAU, Mme Christine TAFFOREAU-HARDY, M. Thierry COZIC, M. François EDM, M. Nordine ARIK

### **Procurations :**

M. Emmanuel FRANCO donne pouvoir à Mme Marie-Pierre BROSSET  
Mme Monique NICOLAS LIBERGE donne pouvoir à M. Régis VALLIENNE  
M. Olivier SASSO donne pouvoir à Mme Véronique RIVRON  
Mme Christelle MORANCAIS donne pouvoir à M. Dominique LE MÈNER  
Mme Isabelle LEROY donne pouvoir à M. Nordine ARIK  
M. Christophe POT donne pouvoir à M. Didier REVEAU  
M. Jean-Yves LECOQ donne pouvoir à M. Thierry COZIC  
Mme Carole HEULOT donne pouvoir à M. François EDM

### **Excusés :**

M. Frédéric BEAUCHEF, Mme Véronique CANTIN, M. Gérard GALPIN, M. Jean Carles GRELIER

Président : Dominique LE MÈNER

Secrétaire de séance : Mme Véronique RIVRON

---

Les points à l'ordre du jour sont examinés.

### **1. APPROBATION DU COMPTE RENDU DE LA SÉANCE DU 19 MARS 2024**

Nulle observation n'étant enregistrée, le Comité syndical adopte à l'unanimité le compte rendu de la séance du 19 mars 2024.

### **2. DÉSIGNATION DU SECRÉTAIRE DE SÉANCE**

Madame Véronique RIVRON est nommée secrétaire de séance.

### 3. ATTRIBUTION DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC (DSP)

Ce rapport est présenté à l'aide d'un diaporama.

Un rappel du cadre légal a été présenté L'objet de ce rapport est de délibérer sur le futur titulaire de la DSP sur le fondement des dispositions des articles L 1411-5 et L 1411-7 du code général des collectivités territoriales. Il appartient aux élus de délibérer sur le choix du futur délégataire.

Il est procédé à un rappel des dates de la procédure. Le calendrier très contraint a été respecté.

Un avis de concession a été publié le 23 février 2024 pour l'appel aux candidatures. Ces candidatures ont été examinées le 9 avril 2024 par la commission de délégation des services publics. Ensuite, par procédure retreinte, il a été procédé à l'appel d'offres. La date de remise des offres initiales a été reportée au 26 juillet 2024, à la demande des candidats, ce qui était acceptable du fait des délais ambitieux. Le 3 septembre la commission de délégation de service public s'est prononcée, pour avis, sur les offres initiales reçues. Deux séances de négociations ont alors été organisées avec chacun des candidats. A l'issue, chaque candidat a été invité à transmettre son offre finale pour le 23 octobre. Les deux candidats EDEIS et la Chambre des Commerces et de l'Industrie (CCI) Le Mans-Sarthe ont présenté leur offre.

Le personnel du Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans (SMC24H) et également les deux candidats qui ont répondu et fourni des offres de grande qualité dans des délais légaux et contraints sont remerciés.

La robustesse financière de l'offre et la performance économique sont présentées.

Il est rappelé que les recettes d'exploitation ne sont pas suffisantes pour supporter les charges de service d'où les subventions de fonctionnement à verser, 670 k€ sollicités par EDEIS contre 2,5 M€ par la CCI.

EDEIS : les subventions sont demandées sur la première partie du contrat. Cette subvention sera dégressive dans le temps à compter de 2029. Ensuite, les montants deviennent assez faibles, ce qui s'explique par la montée de l'activité de la plateforme et des recettes. Les charges d'exploitation seront stables. A compter de 2033, le candidat EDEIS ne percevra plus de subvention de fonctionnement.

Le candidat CCI dans son approche a sollicité une subvention fixe à euros constants. Les montants sont inférieurs à ceux demandés actuellement.

Les subventions d'investissement : le modèle économique du contrat ne permet pas au futur concessionnaire de subventionner l'ensemble des investissements. Chaque candidat assure les investissements avec une partie d'autofinancement. Le taux maximal légal de subvention s'élève à 75 %.

EDEIS demande un niveau de subvention de 1,7 M€ sur la durée du contrat. Les travaux concernent la piste, le resurfaçage des taxiways et la raquette.

La CCI sollicite 2,3 M€ de subvention sur la durée du contrat. Les travaux concernent l'aérogare, la piste, le balisage lumineux.

Par ailleurs, il ne peut pas y avoir de mise à disposition gratuite au concessionnaire. Aussi, une redevance doit donc être versée au Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans, constituée d'une part fixe et d'une part variable. Il a été demandé aux candidats de faire des propositions sur celles-ci.

Pour la **part fixe**, sur la durée du contrat, EDEIS propose de verser 450 000 € tandis que la CCI offre 225 000 €.

La **part variable** est calculée sur le chiffre d'affaires prévisionnel de la concession avec une liberté laissée au candidat sur les modalités de calcul. Sur la durée du contrat, EDEIS propose 256 000 € tandis que la CCI offre 796 000 €.

Dans l'évaluation des offres, seule la part fixe a été prise en compte car certaine d'être perçue par le Syndicat.

Le calcul du **coût net** s'effectue à partir de la subvention de fonctionnement à laquelle est retranchée la redevance fixe. Ainsi, le coût net de l'offre d'EDEIS est de 220 000 € et de 2,3 M€ pour l'offre de la CCI.

Le niveau de financement est assez proche pour les investissements : 51 % pour EDEIS et 49 % pour la CCI.

Le dernier élément pris en compte est la clause de retour à meilleure fortune. Si le niveau de résultat dépasse un certain seuil, en complément de redevance, le candidat reverse une part de chiffre d'affaires. Il appartenait aux candidats de fixer les seuils.

EDEIS propose 10 % de dépassement et 25 % de reversement tandis que la CCI propose 20 % de dépassement et 20 % de reversement.

Cet élément ne peut pas être valorisé mais dans la mécanique contractuelle l'offre d'EDEIS est plus favorable que celle de la CCI.

La trajectoire des recettes d'exploitation de chaque candidat est présentée. EDEIS prévoit un développement des recettes qui est supérieur à celui de la CCI car le chiffre d'affaires va dépasser 1,2 M€ par an quand la CCI va approcher ce 1,2 M€. EDEIS prévoit la mise en place d'une redevance AFIS et un développement d'activités.

La robustesse et la cohérence du plan d'affaires au regard des hypothèses de coûts et de recettes et plan de financement retenus sont présentées. Les deux offres sont cohérentes dans leur financement. EDEIS propose une dynamique des recettes d'exploitation liée à plusieurs facteurs comme la création d'une redevance AFIS, l'internalisation de l'avitaillement.

Le même diagnostic est effectué par les deux candidats sur les tarifs qui sont en dessous de la moyenne pratiquée et nécessitent un rattrapage.

Sur les recettes domaniales, la société EDEIS est prudente sur le début du contrat. Elle prévoit le développement de l'activité avec deux projets photovoltaïques (ombrières et ferme).

EDEIS présente une moyenne de 359 000 € par an pour les frais généraux et de structure. Les moyens humains sont repris et le candidat maintiendra les rémunérations existantes. Cela correspond à un résultat de 5,2 % du chiffre d'affaires ce qui est raisonnable. La trésorerie de la société dédiée est limitée mais EDEIS peut s'appuyer sur le groupe.

La CCI a un plus faible dynamisme des recettes d'exploitation sur la durée de la concession hormis les hausses tarifaires initiales. La CCI a moins d'ambition dans son développement avec une plus faible progression des activités aéronautiques. L'essentiel de l'augmentation du chiffre d'affaires est généré par l'activité domaniale avec le développement d'un parc photovoltaïque.

Les frais généraux et de structure, sont plus importants que ceux d'EDEIS.

En termes de résultats, la CCI a un niveau moyen de résultat correct de 3,6 % du chiffre d'affaires et une trésorerie satisfaisante, plus importante que celle d'EDEIS.

En conclusion, les deux candidats ont prévu d'engager les mêmes moyens pour le fonctionnement du service.

Les données présentées sont en euros constants. Ces subventions seront indexées. Il a été proposé des structures d'indexations avec des indices adaptés et des pondérations cohérentes.

Une question est posée sur la subvention d'exploitation et du rapport de 1 à 4 qui paraît conséquent. Quelles garanties a le Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans de ne pas se retrouver en difficulté ?

Il est répondu que c'est le cumul de recettes plus importantes et de coûts d'exploitation inférieurs qui conduisent à cette offre moins chère.

Une question est posée sur la méthode d'évaluation des recettes, et notamment sur les flux pris en compte.

Il est répondu ce sont les tarifs réajustés chez les deux candidats qui permettent, pour partie, une augmentation des recettes. EDEIS est plus dynamique sur le développement des recettes mais de façon raisonnable. L'évolution du trafic n'est pas exponentielle. Les curseurs sont optimisés sur la plupart des éléments avec de la prudence au départ notamment sur le domanial.

Monsieur LE MÈNER précise que la recette AFIS n'est pas levée aujourd'hui. Actuellement, ce service existe et est subventionné par le SMC24H à 100%. EDEIS fait porter ce service sur les utilisateurs.

Aujourd'hui, le niveau de subvention annuel global en fonctionnement de l'aéroport est d'environ 310 000 € dont 275 000 € pour la prise en charge du service AFIS. EDEIS a indiqué qu'il n'était pas cohérent que le Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans paye ce service. C'est à l'utilisateur de payer cette redevance, d'autant plus que ce sont des utilisateurs qui ont la capacité de la payer. Cette tarification est appliquée sur d'autres aéroports.

EDEIS est habitué à gérer différents aéroports et a une capacité d'achat supérieure. La société est habituée à négocier.

Il est demandé depuis quand la CCI est gestionnaire de l'aéroport. Il est répondu 53 ans.

Il est demandé de confirmer que le risque pèse sur le futur délégataire. Il est répondu que le contrat est bien un contrat au risque et péril. Ainsi l'augmentation des coûts ne donnera pas un droit en soit à l'opérateur de demander une renégociation de son contrat.

Maître JAFFRÉ précise que les conditions de réexamen du contrat sont encadrées.

Il est demandé si la raquette 02 proposée par EDEIS correspond à un prolongement de la piste de 150 mètres ?

Le déplacement de la piste est une option. La raquette fait partie de la réponse de base. La raquette permet à l'avion de faire demi-tour. Ce n'est pas un allongement de 150 mètres. Le dossier d'EDEIS comporte une option si l'aéroport était confronté à l'obligation de se mettre en conformité avec la réglementation et dans l'hypothèse où la dérogation actuelle en code 3C n'était plus accordée.

#### La qualité des travaux de mise en conformité est présentée.

Globalement EDEIS répond aux prescriptions du programme notamment sur les infrastructures aéroportuaires : piste, taxiway, accès au parking. Il répond également sur l'aérogare avec un investissement modeste. Son programme ne prévoit pas la réhabilitation des hangars.

La CCI reprend aussi les exigences du dossier de consultation. Au niveau des infrastructures et de la piste, la CCI ne prévoit pas de travaux pour le maintien du code 3C. Les travaux prévus sont optimisés notamment pour la piste. Pour l'aérogare, elle propose des éléments prévus au dossier de consultation. La restauration sera assurée par l'implantation d'un conteneur à l'extérieur de l'aérogare contrairement à EDEIS qui plantera le restaurant dans l'aérogare. Par contre, la CCI a un important programme de rénovation des hangars.

EDEIS prévoit de réutiliser les matériaux avec des processus qui ont fait leur preuve sur d'autres plateformes. La CCI est moins précise dans ce domaine.

La conduite des travaux et les relations avec le Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans pendant les travaux : les deux candidats ont proposé des solutions. La CCI propose du suivi par le Syndicat ce qui peut être chronophage. Et ce qui n'est pas le cas dans la délégation actuelle. De plus, il existe un risque de report de responsabilité sur le Syndicat. Il est cependant précisé que dans le cadre d'une délégation de service public, le maître d'ouvrage est bien le concessionnaire et que c'est lui qui prend les risques.

Les deux candidats se sont calqués sur la pratique en ce domaine qui est d'associer les délégants.

Concernant la commission consultative environnement de l'aéroport une question est posée en séance. En effet, les rapports présentés ne sont pas communiqués en temps et en heure par le délégataire actuel aux élus siégeant à la Commission et sont souvent imprécis. Que prévoit l'offre EDEIS ?

Maitre JAFFRÉ répond que, dans l'offre d'EDEIS, un comité technique devra se réunir tous les trimestres et un COPIL une fois par an. Les élus seront destinataires du rapport annuel, comme ce qui se pratique actuellement, mais aussi de rapports mensuels avec les différents indicateurs de la délégation. Les deux candidats ont accepté cette obligation.

Il a été observé une carence dans le contrat actuel sur les informations au délégant et sur le rapport annuel du délégataire qui était parcellaire. La phase d'information a été difficile pour le retour au délégant, pendant la procédure, par le délégataire actuel.

Le projet de contrat permet de résoudre cela avec des velléités associées en cas de rapport non donné en temps et heure ou des informations manquantes.

EDEIS propose quatre rapports par an, la mise en place deux fois par an d'un groupe de travail et deux réunions sur les aspects réglementaires avec la DGAC.

#### La qualité du service est présentée.

Organisation et moyens humains affectés à l'exploitation de l'aéroport. Les deux candidats font une description conforme.

EDEIS propose l'annualisation du temps de service pour tenir compte des pointes saisonnières et du mois de juin, une proposition qui est pertinente. EDEIS propose également le recours à son service support et à la mutualisation de moyens (cela s'accompagne de frais de siège bien évidemment).

L'annualisation permettra l'ouverture tous les jours de la semaine ce qui est à associer avec la création du restaurant.

La CCI propose la poursuite de l'organisation actuelle et décrit très bien l'organisation en place.

Modalités d'entretien et de maintenance des ouvrages et des installations. Un souci croissant des délégants est d'avoir une bonne vision de la façon dont le patrimoine est entretenu.

EDEIS propose un logiciel GMAO (maintenance préventive, curative...), il montre un savoir-faire et s'appuie sur un logiciel spécifique avec beaucoup d'exemples. La seule réticence est que ce logiciel est actuellement remis en concurrence.

La CCI n'a pas encore de logiciel et propose l'acquisition d'un logiciel de GMAO.

La réactivité et l'adaptabilité du candidat. Les deux candidats répondent assez bien avec des exemples pour la CCI qui fait valoir son expérience lors des grands événements au Mans, ce que ne peut pas faire EDEIS.

Cependant EDEIS fait référence à d'autres exemples pertinents notamment le D DAY.

Démarches et engagements en matière de responsabilité sociale et environnementale. Il était demandé un certain nombre d'engagements avec notamment la certification ACA : engagement sur la réduction d'empreinte carbone.

Si EDEIS s'est engagé pour 2026, la CCI ne prend pas un tel engagement dans son offre.

Moyens et engagements dédiés aux relations avec les acteurs. Le dossier d'EDEIS est centré sur l'aviation d'affaires. Les perspectives de croissance d'activité sont plus faibles qu'actuellement voire stables. Il n'y aura pas de dépassement des 10 000 passagers commerciaux. Le dépassement de ce seuil obligerait à une certification européenne avec des programmes de mise à niveau lourds notamment pour la piste.

La CCI présente une évolution détaillée de l'aviation d'affaires. Elle propose la mise à disposition d'un avion d'affaires.

Le critère sur la stratégie de développement de l'aéroport et contribution au rayonnement du territoire est présenté à l'aide du diaporama.

Les critères juridiques sont présentés.

Le degré d'acceptation du contrat.

EDEIS formule un nombre limité de proposition de modification dont la grande majorité est acceptable. Le point de vigilance dans ce contrat sera le cadre hypothétique de résiliation pour motif d'intérêt général du contrat. Un montant d'indemnisation doit être versé. Cette indemnisation est encadrée. Pour les contrats conclus avec les tiers, le plafond d'indemnités qui pourraient être dues est assez haut. Ce n'est pas une indemnité forfaitaire mais un plafond. EDEIS devra justifier que dans les contrats conclus avec les tiers, une clause les oblige à verser cette indemnité au tiers.

La CCI propose un contrat un peu plus amendé ce qui dégrade légèrement son offre. Toutefois, sur ces questions de classification de la piste EDEIS prévoit une solution clé en main, et la chiffre, contrairement à la CCI qui ne prévoit qu'une rencontre. Cela pourrait être source de subventions supplémentaires.

Le schéma des garanties proposées. La garantie de la maison mère avait été demandée. Les deux candidats répondent au minimum requis. Les deux offres sont acceptables et au même niveau.

**Interventions des conseillers ayant assisté aux négociations.** Les deux élus présents précisent que celles-ci furent intéressantes et passionnantes. Le groupe EDEIS est très professionnel avec ses 17 aéroports en gestion. Ils alertent sur le code 3, la dérogation franco-française ainsi que sur la perte potentielle de cette dérogation.

La société EDEIS est très pointue dans la gestion. Toutefois la gestion au quotidien sera moins souple qu'avec la CCI.

Ils rappellent que la CCI est un acteur fort du Département mais, au fur et à mesure des négociations, EDEIS a su montrer tout son professionnalisme et son expérience.

Un élu souhaiterait intervenir au nom de la communauté urbaine de Le Mans Métropole. Cette dernière a été saisie d'un projet d'installation d'une entreprise développant un avion à hydrogène sur la plateforme de l'aéroport Le Mans-Arnage. Une transaction est en cours avec la CCI (bâtiments + accès à la piste). Il faudrait sécuriser avec le futur délégataire et lui demander de s'engager sur ce dossier. Est-ce envisageable juridiquement ? Cela aura-t-il des impacts financiers ? Pourrait-on avoir deux ou trois mois supplémentaires avant de décider de l'attribution de cette délégation de service public ?

Le porteur de projet a besoin d'un hangar et d'un accès à la piste, de tirer une conduite entre la station hydrogène et la piste pour pouvoir se ravitailler en hydrogène. Des travaux de génie civil sont donc à prévoir sur la plateforme. La communauté urbaine de Le Mans Métropole devrait en financer une grande partie. C'est une filière industrielle porteuse pour l'avenir. L'hydrogène réglerait une partie de la difficulté aussi avec les riverains.

Le coût de raccordement est de 120 000 €. Ce n'est pas neutre et c'est pour cela que la communauté urbaine de Le Mans Métropole veut des garanties.

Maître JAFFRÉ précise que cet élément n'était pas connu et non porté dans le dossier de consultation. Il ne faudrait pas créer une obligation nouvelle pour le futur délégataire. Rien n'empêche aujourd'hui ce porteur de projet de se rapprocher d'EDEIS. La société EDEIS va forcément chercher à développer son activité domaniale donc cela semble tout bénéfique pour eux d'avoir une entreprise qui désire s'implanter avec un tel projet.

EDEIS communique sur leur engagement dans le domaine des énergies durables. Ils portent des projets d'avions électriques donc pour eux c'est une opportunité et un plus pour le développement de la plateforme. EDEIS devrait être réactif sur ce projet et cherchera à délivrer au plus vite l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public. Le fait que le concessionnaire change n'est pas de nature à

mettre un quelconque frein à ce projet. Rien ne garantit que les discussions ne prendront que deux ou trois mois.

Une petite prolongation de la DSP de quelques mois risquerait de complexifier l'entrée dans les lieux du futur concessionnaire et de fragiliser l'organisation des 24 Heures du Mans 2025. Cela nécessiterait dans la phase de mise au point du contrat de voir les implications de cette prise de délégation différée.

La prolongation d'une DSP doit être soumise à une autorisation préfectorale mais ce motif serait-il recevable ?

Par ailleurs les moyens de prolongation de la DSP sont fragiles. Il faut démontrer un intérêt général pour l'aéroport, ce serait prendre un risque pour la DSP et engendrer une désorganisation totale du service.

Suspension de séance à 11h49 pour 15 minutes

A la reprise de la séance, Monsieur le Président met au vote le choix du délégataire. A l'unanimité des votants (sept abstentions), le Comité syndical approuve le choix de la société EDEIS.

#### **4. CONVENTION DE SERVITUDES AU PROFIT D'ENEDIS**

Dans le cadre de l'amélioration de la qualité de desserte et d'alimentation du réseau électrique de distribution publique, ENEDIS prévoit le passage d'une ligne électrique basse tension sur les parcelles cadastrées AB33, 34 et 35 sur la commune de Mulsanne, route de Tours (RD338).

Cette opération est favorable pour la propriété du Syndicat Mixte car elle consiste à déposer la ligne aérienne existante qui alimente un bâti présent et à la remplacer par une nouvelle ligne électrique basse tension souterraine.

Il est donc proposé d'autoriser ENEDIS à effectuer ces travaux.

A l'unanimité, le Comité syndical approuve la convention de servitudes au profit d'ENEDIS.

#### **5. CONVENTION DE SERVITUDES AVEC L'AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST ET LA SOCIÉTÉ VIRAGE 5**

Dans le cadre de la construction de l'Hôtel du Tertre rouge, l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) a sollicité la création de servitudes pour l'implantation de réseaux divers et le passage de véhicules, pour son propre compte et celui de la société Virage 5 sur des parcelles appartenant au SMC24H sises au Mans.

Ces parcelles cadastrées section PX 801, 805, 807 et 809, étant issues de la cession à l'ACO de terrains au Tertre Rouge et devant intégrer à terme le Domaine Public de la ville du Mans, ne présentent pas d'intérêt pour le Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans.

Il vous est proposé la création de ces servitudes au bénéfice de l'ACO et de la société Virage 5.

Le Comité syndical approuve à l'unanimité la convention de servitudes avec l'ACO et la Société Virage 5.

## 6. MODIFICATION DES DURÉES D'AMORTISSEMENT

Conformément au Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), le Syndicat Mixte est tenu de procéder à l'amortissement de ses immobilisations.

Le Comité syndical a délibéré à plusieurs reprises sur les durées/taux d'amortissements.

Il convient de revoir la durée d'amortissement pour les travaux sur les pistes. Cette durée a été fixée précédemment à 30 ans au taux de 3,33%.

Compte tenu de la spécificité d'utilisation en mode course, les couches de roulement ont une durée de vie de dix ans maximum. Aussi, il est proposé de ramener la durée d'amortissement des travaux sur pistes à 10 ans (10%).

Cette nouvelle durée d'amortissement prendra effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024.

L'actif déjà enregistré dans l'inventaire à cette date conservera le plan d'amortissement initialement prévu.

Le Comité syndical approuve à l'unanimité la modification des durées d'amortissement telle que présentée en séance.

## 7. DÉCISION MODIFICATIVE N°1 DU BUDGET 2024

Il est proposé d'ajuster les opérations ainsi :

- Réfection de la couche de roulement – programme P 017 AP 2024/3 portant sur la RD 139 section comprise entre le virage d'Arnage et le virage Porsche : augmentation de l'AP et des crédits de paiements 2024 de 83 000 €, pour la porter à un montant global de 293 000 €.

Afin de maintenir au même niveau les dépenses d'investissement votées en 2024, il est proposé les mouvements suivants :

Réseau eau potable – programme P037 AP 2024/1 : diminution des crédits de paiements 2024 de 51 000 € pour les reporter sur l'échéancier.

Réfection de la couche de roulement – programme P017 AP 2023/1 portant sur la RD 338 : diminution de l'AP et des crédits de paiement 2024 de 15 800 €.

Avances sur marchés – diminution de 16 200 € des crédits 2024

Aussi l'équilibre budgétaire général 2024 n'est pas impacté par les mouvements proposés par la DM n°1.

Enfin, le Comité syndical a délibéré lors du budget primitif 2024 sur la clôture des AP suivantes, dont les opérations sont finalisées :

Autorisations de Programme (AP)						
n° programme	libellé AP	n° AP	AP avant BP 2024	Proposition AP BP 2024	AP après BP 2024	financés au 31/12/2023
P032	Protection spectateurs riverains concurrents	P032/2022/1	60 000,00	-4 503,90	55 496,10	55 496,10
P034	Protection Postes Commissaires	P034/2022/1	46 000,00	-2 852,00	43 148,00	43 148,00
P036	Création d'un 3ème circuit	P036/2020/1	1 250 000,00	-1 250 000,00		
P017	Sécurisation et renforcement de voirie	P017/2018/1	588 475,53	-13 345,60	575 129,93	575 129,93
P017	Prolongation du Tunnel Nord	P017/2020/1	1 113 000,00	-1 110 816,00	2 184,00	2 184,00
Total			3 057 475,53	-2 381 517,50	675 958,03	675 958,03

Les désinscriptions des AP n'apparaissant pas dans le document budgétaire, il convient d'y remédier par un nouveau délibéré.

Le Comité syndical approuve à l'unanimité la décision modificative n°1 telle que présentée en séance.

## **8. AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES POUR L'EXERCICE 2025**

Etant donné que le budget primitif du Syndicat Mixte du circuit des 24 heures va être voté au mois de mars 2025, il est nécessaire pour assurer la continuité des opérations et d'actions du Syndicat d'autoriser d'une part, pour la section de fonctionnement, le recouvrement des recettes et la liquidation et le mandatement des dépenses dans la limite de celles inscrites au budget 2024.

D'autre part, pour la section d'investissement il est nécessaire d'autoriser les engagements, les liquidations et les mandaterments des dépenses d'investissement dans la limite du quart des crédits ouverts au budget 2024, ou s'ils sont gérés en AP/CP, dans la limite du tiers des crédits de paiement par chapitre votés au budget 2024.

Enfin, il convient d'autoriser le Président à mandater les dépenses afférentes au remboursement en capital des annuités de la dette venant à échéance avant le vote du budget.

Le Comité syndical approuve à l'unanimité les autorisations budgétaires pour l'exercice 2025 telle que présentée en séance.

## **9. ADHÉSION FRANCE TRAVAIL**

Le Code du Travail aux articles L 5424-1 et L 5424-2 prévoit que les collectivités territoriales et leurs établissements publics administratifs assurent directement l'indemnisation de leurs anciens agents privés d'emploi.

Le Syndicat Mixte a choisi, au début des années 2010, de confier l'indemnisation de l'assurance chômage à France Travail pour les agents contractuels et non statutaires.

Afin de mettre en conformité l'adresse du siège avec ses statuts, le Syndicat Mixte a, au 1<sup>er</sup> janvier 2024, procédé à la régularisation de sa situation auprès des services de l'INSEE. Cette régularisation administrative a eu pour effet de modifier le SIRET et nécessite une nouvelle adhésion de 6 ans pour tous les agents non titulaires et non statutaires.

Le Comité syndical approuve à l'unanimité l'adhésion à France Travail à compter du 1<sup>er</sup> juin 2024 telle que présentée en séance.

## **10. ADHÉSION CONTRAT PRÉVOYANCE**

Monsieur Didier REVEAU se retire des débats.

Dans le cadre de la couverture de prévoyance des agents, vous avez délibéré le 19 mars dernier pour donner mandat au Centre de gestion de la Sarthe, membre du groupement de commandes constitué des 5 centres de gestion de la région des Pays de la Loire, afin de lancer une consultation au niveau régional pour être en mesure de proposer une souscription à un contrat d'assurance de prévoyance complémentaire à compter du 1er janvier 2025.

Il est proposé de pouvoir adhérer définitivement à ce dispositif de protection des agents, il convient notamment de :

- Choisir un niveau de couverture à adhésion obligatoire pour l'ensemble des agents garantissant les risques Incapacité Temporaire de Travail et Invalidité à hauteur de 90% ou de 95% des revenus nets des agents (TBI, NBI et RI). Il est proposé de retenir le taux de 95% ;
- Définir la participation en tant qu'employeur, cette participation ne pouvant pas être inférieure à 50% du montant de la cotisation acquittée par les agents au titre du régime de base à adhésion obligatoire retenu. Il est proposé de retenir 50%.

Le Comité syndical approuve à l'unanimité l'adhésion au contrat de prévoyance telle que présentée en séance.

## **11. AVENANT N°3 À LA CONVENTION DE MISE À DISPOSITION DES AGENTS DU DÉPARTEMENT DE LA SARTHE**

Le Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans ayant procédé au recrutement d'une chargée de projets, il convient de diminuer le temps de mise à disposition de la cheffe du bureau des études routières du Département pour le porter à 15% au lieu de 45% et le temps de mise à disposition du surveillant de travaux Chef de secteur pour le porter à 20% au lieu de 40%.

D'autre part, il convient de mettre à jour la liste des agents mis à disposition.

Aussi le Département de la Sarthe continuera à mettre à disposition du Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans onze agents selon des quotités de temps de travail représentant globalement 1,80 ETP.

Le Comité syndical approuve à l'unanimité l'avenant à la convention de mise à disposition des agents du Département telle que présentée en séance.

## **12. QUESTIONS DIVERSES**

La Région des Pays de la Loire annonce couper les crédits à un certain nombre de structures. Qu'en est-il pour le Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans ? Il est répondu que les participations au Syndicat sont statutaires et décidées par les membres en Comité Syndical. La Région ne peut, en dehors de ce cadre, diminuer sa participation.

La Région nous a cependant fait connaître qu'elle souhaiterait la diminution de la subvention de fonctionnement à l'Autosport Academy pour la ramener de 360 000 € à 300 000€.

L'ordre du jour étant épuisé, plus aucune question n'étant posée, la séance est levée.

Fin de la séance à 12h15

Le Président



Dominique LE MÈNER