

SYNDICAT MIXTE DU CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS
COMPTE RENDU DE LA RÉUNION
DU 13 FÉVRIER 2024
16h30

Présents :

M. Dominique LE MÈNER, Mme Marie-Pierre BROSSET, Mme Véronique CANTIN
M. Gérard GALPIN, Mme Véronique RIVRON, M. Olivier SASSO, M. Régis VALLIENNE
Mme Isabelle LEROY, M. Didier REVEAU, M. Thierry COZIC, M. Jean-Yves LECOQ
M. François EDOM

Procurations :

Mme Monique NICOLAS-LIBERGE donne pouvoir à Mme Véronique CANTIN
M. Emmanuel FRANCO donne pouvoir à Mme Marie-Pierre BROSSET
Mme Christelle MORANÇAIS donne pouvoir à Mme Isabelle LEROY
M. Nordine ARIK donne pouvoir à M. François EDOM

Excusés :

M. Frédéric BEAUCHEF, M. Jean Carles GRELIER, M. Chrisophe POT
Mme Christine TAFFOREAU-HARDY, Mme Carole HEULOT

Président : Dominique LE MÈNER
Secrétaire de séance : M. Gérard GALPIN

Les points à l'ordre du jour sont examinés.

1. APPROBATION DU COMPTE RENDU DE LA SÉANCE DU 12 DÉCEMBRE 2023

Nulle observation n'étant enregistrée, le Comité syndical adopte à l'unanimité le compte rendu de la séance du 12 décembre 2023.

2. DÉSIGNATION DU SECRÉTAIRE DE SÉANCE

Monsieur Gérard GALPIN est nommé secrétaire de séance.

3. PRÉSENTATION PAR L'AMO DE L'ÉTAT DES LIEUX DE LA DSP ACTUELLE

Monsieur le Président donne la parole à Maître Baptiste JAFFRÉ – Earth Avocats.

Il est rappelé que l'objet de la réunion est de valider le recours à la délégation de service public pour l'exploitation de l'aéroport Le Mans – Arnage. Un bref rappel est fait du contexte. L'Aéroport est exploité par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mans (CCI) dans le cadre d'une délégation de service public, qui arrive à échéance le 31 décembre 2024. L'idéal serait d'avoir désigné le nouveau concessionnaire avant cette échéance, de manière à entamer l'année 2025 avec le nouveau concessionnaire. Le calendrier est contraint mais réaliste.

Il est rappelé que l'aéroport est un outil à fort enjeu pour l'accessibilité du territoire et surtout du circuit, puisque ce sont deux équipements indissociables. Plusieurs objectifs dans le cadre de la future exploitation sont à noter : assurer l'exploitation de l'aéroport, maintenir et développer le rôle de l'aéroport pour le rayonnement du territoire à l'international et au niveau national, financer tout ou partie du programme d'investissement qui s'avère nécessaire sur l'aéroport, notamment marqué par une transition des activités de l'aéroport avec l'implantation de panneaux photovoltaïques. L'objectif est de maintenir à son niveau actuel le montant de la subvention d'exploitation versée chaque année par le Syndicat mixte.

Le cadre légal est rappelé. Il s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L1411-4 du Code général des Collectivités territoriales aux termes duquel l'assemblée délibérante doit se prononcer sur le principe de recours à la délégation de service public (DSP), décision qu'elle prend au vu de l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), qui s'est réunie le 17 janvier dernier et qui a émis un avis favorable, et au vu du rapport de principe qui a été transmis aux élus membres du Syndicat mixte.

Trois grands modes de gestion sont envisageables : la gestion directe via une régie, les gestions déléguées en ayant recours soit aux marchés publics soit à un unique contrat, la délégation de service public.

Les avantages et inconvénients de chacun de ces modes de gestion sont présentés de façon succincte. Il conviendra ensuite de déterminer les principales caractéristiques du futur contrat, qui devra être conclu.

1. Le recours à la régie

Deux types de régie sont envisageables, soit la régie dotée de la seule autonomie financière, soit la régie personnalisée dotée d'une personnalité morale et d'une autonomie financière. Les avantages et inconvénients de ces deux structures sont les mêmes. Concernant les avantages, il y a un contrôle total de la personne publique sur l'exploitation du service, une meilleure traçabilité et visibilité des conditions d'exploitation qu'elles soient tant techniques que financières. Puisqu'on ne fait pas appel à un opérateur privé, il n'y a pas de recherche de profit. C'est donc en général un coût de financement optimisé.

Concernant les inconvénients, la régie ne permet pas de transférer à un opérateur économique tout ou partie du risque d'exploitation. C'est donc la personne publique qui supporte intégralement le risque d'exploitation. C'est également des contraintes humaines et matérielles fortes pour la personne publique, puisqu'elle doit se doter de l'ensemble des talents nécessaires pour l'exploitation du service. Ce n'est pas un contrat particulièrement performantiel. C'est un fonctionnement assez lourd puisque la régie est en réalité une émanation de la personne publique pour son fonctionnement et soumis aux dispositions du Code de la Commande publique, qui entraîne une certaine lourdeur d'exploitation et de gestion, puisque pour toute satisfaction d'un besoin la régie se doit en principe de passer par un marché public.

Dès lors qu'il n'y a pas de mise en concurrence pour l'exploitation du service, on se prive des potentiels avantages que l'on peut tirer d'une mise en concurrence préalable entre plusieurs opérateurs.

Pour ces différentes raisons évoquées, il apparaît que la gestion directe en régie doit être exclue pour l'exploitation de l'aéroport.

2. Le recours aux marchés publics, premier mode de gestion déléguée.

Dès lors qu'il n'y a pas à proprement parlé de délégation de service mais qu'une partie seulement est confiée à un ou plusieurs opérateurs, la personne publique conserve une meilleure maîtrise sur l'exploitation du service.

Parmi les inconvénients, dans le cadre d'un marché public, c'est la personne publique qui supporte intégralement le risque d'exploitation. L'opérateur accomplit la tâche qui lui est demandée en contrepartie du versement d'un prix. Que le service produise des bénéfices ou pas, n'est pas dans le giron du titulaire du marché public.

Autre inconvénient, dans le cadre des marchés publics, la personne publique est soumise à l'obligation d'allotissement. En l'espèce, cela signifie que, pour chaque besoin de l'aéroport, il y a lieu de passer un marché différent, ce qui implique nombre de procédures. Certes, la personne publique garde une meilleure maîtrise du service mais doit passer un certain nombre de contrats, sachant que le juge est particulièrement attentif au respect de cette obligation d'allotissement. C'est une contrainte importante surtout sur un aéroport. Il pourrait y avoir les mêmes prestations à deux endroits différents. Si le juge le trouve pertinent, il pourrait obliger à désigner deux opérateurs différents. C'est une contrainte significative surtout sur un aéroport où il y a beaucoup d'acteurs. Le risque d'interfaces, à savoir que les prestations de l'un qui viendraient se télescoper avec les agissement de l'autre, est important.

Pour ces raisons, le recours aux marchés publics ne paraît pas être des plus opportuns, sauf à solliciter des ressources particulièrement importantes de la part du Syndicat mixte pour orchestrer cet ensemble assez complexe.

3. Le recours à la Délégation de Service Public (DSP), deuxième mode de gestion déléguée, est ensuite présenté.

Un de ses avantages est que ce n'est pas la personne publique qui est maître d'ouvrage des travaux et des investissements. Elle n'assume donc pas les risques liés à cette maîtrise d'ouvrage. L'opérateur privé en a la charge et c'est lui aussi qui supporte tout ou partie du risque d'exploitation. Il s'agit là d'un critère différenciant principalement un marché public d'une DSP. La DSP permet également le recours à un opérateur privé spécialisé du secteur. Il y a donc un aspect performanciel au contrat.

Ce type de contrat est assez incitatif puisque des clauses d'intéressement sont insérées, afin de pousser le concessionnaire à optimiser la gestion du service mais également des clauses de retour à meilleure fortune. Dans un contexte idéal, où l'exploitation du service se montre particulièrement profitable, ces clauses permettent à la personne publique de recevoir une partie des surprofits générés par le service. En l'état, il est vrai que, pour l'instant, le service n'est pas excédentaire. Il demeure que la DSP permet naturellement de faire peser le risque sur l'opérateur privé.

En revanche, l'opérateur privé ne le fait pas de bon cœur. Par conséquent les conditions économiques, dans le cadre d'une DSP, peuvent en général s'avérer moins avantageuses que dans le cadre d'une régie ou de marchés publics. C'est un élément à prendre en compte. Certes, dès lors que la gestion du service est confiée à un opérateur privé, la personne publique lui délègue la gestion quotidienne mais ce n'est pas pour autant que la personne publique s'en dessaisit. Dans certains contrats de DSP, les obligations de reporting étaient celles du minimum légal, mais dans de nombreux contrats actuels, plusieurs clauses sont insérées comme l'organisation de rencontres ainsi que la mise en place de Copil et Cotec, de manière à ce que la personne publique puisse avoir une idée juste de la gestion.

C'est un point clairement identifié comme étant faible dans le cadre de la DSP actuelle et qui sera particulièrement abondé dans le cadre du futur contrat de DSP, afin de donner au Syndicat mixte tous les outils nécessaires pour reprendre un contrôle plus actuel sur le service.

Par conséquent et au regard des différentes contraintes de l'aéroport, le recours à la DSP semble le mode de gestion le plus adapté.

A la suite de cette présentation, les principales caractéristiques des prestations confiées au délégataire sont présentées. Il n'y a rien de nouveau sauf éventuellement la mise en œuvre du programme d'investissement. Comme l'indique le rapport transmis aux élus, la capacité d'investissement est limitée en termes de coût, puisqu'il faut essayer de trouver le juste milieu entre ce que le service est capable de dégager en termes de revenus et le montant de subvention qui peut être attribué par le Syndicat.

Il est rappelé que le Syndicat mixte est soumis aux règles européennes concernant les aides d'Etat. L'aéroport du Mans-Arnage n'étant pas un aéroport enclavé, le taux maximum d'aide qui peut être apportée au concessionnaire est de 75%. Le programme de travaux et d'investissement proposé pourrait s'élever à environ 4 M€. La plus grosse partie de la subvention d'investissement serait en principe versé par le Syndicat mixte.

La question de la durée du contrat est quant à elle directement liée aux amortissements, puisqu'il faut faire coïncider la durée du contrat avec la durée nécessaire à l'amortissement des investissements.

Au regard de l'économie générale du contrat, si l'amortissement des 4 M€ de travaux et d'investissements étaient entièrement portés par le concessionnaire, une durée de plus de 40 ans serait nécessaire, ce qui n'est pas envisageable. Il est donc envisagé le versement d'une subvention d'investissement par le Syndicat mixte, de manière à conserver une durée relativement acceptable de l'ordre de 15 ans. Il ne s'agit pas d'une durée ferme. Elle peut faire l'objet de négociations.

Il est donc possible d'opter soit pour une durée plus longue, afin de faire baisser l'aide apportée par le Syndicat mixte, soit de diminuer la durée du contrat mais en contrepartie d'augmenter la part de la subvention d'investissement versée par le Syndicat mixte.

Concernant le financement des investissements, la réglementation des aides à hauteur de 75% est rappelée. Par ailleurs il existe deux grandes familles de rémunération du délégataire, d'une part la subvention d'exploitation versée par le Syndicat mixte et d'autre part, les revenus tirés de l'exploitation du service. Parmi ces revenus figurent ceux issus directement de l'exploitation du service aéronautique, à savoir l'ensemble des taxes versées par les usagers du service, et ceux appelés extra aéronautiques, qui regroupent l'ensemble des autres sources de recettes comme par exemple la valorisation domaniale. C'est le cas avec la présence de plusieurs sociétés qui occupent le site de l'aéroport mais également la présence d'une station de service. L'ensemble de ces occupants versent une redevance d'occupation, ce qui participe à l'économie générale du contrat.

Un dernier point est abordé, celui du contrôle.

Comme rappelé précédemment, les contrats qui se limitent à prévoir que le contrôle se fasse uniquement au travers du rapport annuel du délégataire n'existent plus. Dans tous les contrats actuels, plusieurs clauses sont incluses, permettant à l'autorité concédante d'asseoir véritablement un contrôle sur l'exploitation du service, sans pour autant se substituer au concessionnaire. Le syndicat aura l'ensemble des outils qui lui permettront de mener à bien ce contrôle du service.

Il est rappelé que c'est le concessionnaire qui se charge du recrutement du personnel des différents services, en reprenant le cas échéant, conformément au code du travail, les salariés présents sur site. Sur les questions d'assurances, c'est le délégataire qui est tenu d'assurer ses biens et ses activités.

Au terme normal du contrat, tous les biens font l'objet d'un retour gratuit au Syndicat mixte.

Il est demandé si des échanges ont déjà eu lieu avec le délégataire actuel sur la gestion passée du service, notamment au vu des règles de contrôle appliquées jusqu'à présent.

L'AMO répond que, dans le cadre de son analyse du contrat actuel, les lacunes ont été clairement identifiées et signalées au Syndicat mixte. Il dit avoir été très surpris tant sur le fond que sur la forme du rapport actuel remis chaque année par le délégataire. Le futur contrat repartira sur des bases plus saines. La marge de progression est importante sur les aspects du contrôle.

A la demande des élus, le calendrier des principales étapes de la consultation est rappelé.
Il est demandé si le délai d'un mois entre l'avis d'appel à la concurrence et la remise des candidatures n'est pas un peu court. L'AMO répond que les candidats ont l'habitude et qu'il s'agit simplement pour eux de fournir des pièces administratives et leurs références.

Le principe du recours à la Délégation de Service Public comme mode de gestion de l'aéroport Le Mans -Arnage est approuvé.

4. SYNTHÈSE DU RAPPORT DE GESTION 2022 DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT LE MANS – ARNAGE

Les éléments, présentés succinctement ci-après, sont extraits du rapport de contrôle de gestion au titre de l'exercice 2022, établi à partir du rapport d'activité transmis par la CCI.

Concernant le volet financier et commercial, le chiffre d'affaires généré par l'activité de l'aéroport sur l'année 2022 est de 639 k€. Malgré l'augmentation du chiffre d'affaires, 639 k€ en 2022 contre 489 k€ en 2021, le résultat d'exploitation au 31 décembre 2022 est de – 59k€. L'augmentation du chiffre d'affaires ne compense pas l'évolution, en parallèle, des charges externes. Le résultat net au 31 décembre 2022 est de – 17k€.

Le patrimoine de l'aéroport géré par la CCI a une valeur brute de 6 423 k€ et une valeur nette de 661 k€ au 31 décembre 2022.

30 086 mouvements au total ont été enregistrés en 2022 (34 353 mouvements en 2021) et 5 846 passagers ont été accueillis en 2022.

Dans l'hypothèse d'une rupture prématurée du contrat de concession au 31 décembre 2022, le Syndicat mixte aurait à verser à la CCI un ticket de sortie de 112 k€ s'il avait jugé utile de reprendre les biens de reprise (ceux nécessaires à l'exploitation), augmenté d'une indemnité pour les années de non-exploitation.

Concernant le volet technique, la Commission Consultative de l'Environnement a reçu des plaintes en 2022 concernant le survol des autogires au-dessus de l'agglomération d'Arnage, en particulier les zones de l'Héronnière, du Gué Gilet et des Bordages. L'exploitant a indiqué que le Service aérodrome a mis en place des circuits, afin de générer le moins de nuisances possibles.

Un travail est engagé à cet effet depuis 2022 entre les représentants des riverains, les collectivités d'Arnage et du Mans et les basés pour l'élaboration d'une Charte.

La charte ne constituant qu'un engagement moral, l'objectif est de traduire dans la carte Visual Approach Chart (VAC - seul document opposable à tout pilote : Visual Approach Chart) les engagements de la Charte. La proposition de modification de la carte VAC devra être validée par la Direction générale de l'Aviation civile.

Le Comité syndical prend acte des informations communiquées au titre du contrôle de gestion de la délégation de service public relative à l'aéroport Le Mans – Arnage.

5. RENOUELEMENT DE LA CONVENTION AVEC LA FILIÈRE FFSA ACADEMY

Il est proposé de renouveler la convention pour le soutien du Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans à l'association FFSA Academy pour l'année 2024 comprenant une participation financière à hauteur de 360 000 €. Les deux conditions du versement de cette participation restent identiques aux années précédentes à savoir :

- la première, relative aux modalités de son financement, limitant la participation des collectivités à un tiers maximum des recettes, un tiers devant être versé par la Fédération et un tiers par des financements privés,
- la seconde étant de donner priorité aux prises en charge d'élèves ligériens dans les recrutements de la filière d'élèves mécaniciens en demandant une représentation d'un tiers minimum d'élèves mécaniciens ligériens dans chaque promotion.

A l'unanimité, le Comité syndical approuve le renouvellement de la convention avec la FFSA Academy.

6. ADHÉSION A L'ATESART, DÉSIGNATION D'UN REPRÉSENTANT ET OFFRE D'INGÉNIERIE TERRITORIALE « PROTECTION DES DONNÉES PERSONNELLES / MUTUALISATION DU DÉLÉGUÉ PRÉVU PAR LE RÈGLEMENT EUROPÉEN »

Selon le Règlement Général Européen sur la Protection des Données (RGPD), le Syndicat doit appréhender les risques qui portent sur les données personnelles qu'il utilise et prendre toutes les mesures qu'il juge adaptées, afin de réduire ces risques à un niveau raisonnable. La politique de protection adoptée devra être transcrite par le Syndicat dans une documentation.

Cette protection des données personnelles génère de nouvelles charges de travail et, selon les devis recueillis, des coûts non négligeables. Or, le Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans ne dispose pas de toutes les compétences nécessaires à ces travaux et à la désignation d'un Délégué à la Protection des Données, dégagé de tout conflit d'intérêt, comme la réglementation l'impose.

Aussi, il est proposé de mutualiser avec la Société Publique Locale (SPL) Agence des Territoires de la Sarthe (ATESART) cette démarche, afin d'optimiser les compétences et les coûts générés, tout en capitalisant les expériences des collectivités ou établissements publics comparables. Afin de contractualiser avec la SPL ATESART, il est nécessaire d'y adhérer et d'en adopter les statuts qui sont joints au rapport présenté en séance.

Cette adhésion se fera auprès du Département de la Sarthe, actionnaire majoritaire de la SPL ATESART par l'acquisition de cinq actions d'une valeur nominative de 50 €, soit 250 € au total.

Le Syndicat pourra ainsi bénéficier de l'offre d'ingénierie de l'ATESART, comprenant un accompagnement dans sa conformité au RGPD et la désignation un délégué mutualisé.

Le coût de la prestation est de 1 836 € TTC les deux premières années d'accompagnement puis de 408 € TTC pour les années suivantes, hors nécessité d'investigations poussées.

Il est proposé de désigner Madame Véronique Cantin afin de représenter le Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans au sein de l'Assemblée générale de la SPL ATESART ainsi qu'à l'Assemblée spéciale des collectivités actionnaires non directement représentées au Conseil d'administration de la SPL ATESART.

Sur proposition du Président, le Comité syndical décide d'ajourner la délibération à une prochaine séance, dans l'attente d'une possible mise à jour des statuts de la SPL ATESART.

7. DÉSIGNATION D'UN RÉFÉRENT DÉONTOLOGIQUE POUR LES ÉLUS DU SYNDICAT MIXTE DU CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS

La loi dite 3DS permet à tout élu local de pouvoir consulter un référent déontologue chargé de lui apporter tout conseil utile au respect des principes déontologiques consacrés dans la Charte de l'élu local. Ce dernier doit être désigné par le Comité syndical.

Il doit être choisi « en raison de son expérience et de ses compétences », étant précisé qu'il ne peut être élu au sein de la ou les collectivités et établissements auprès desquels il exerce ses fonctions, ni y avoir été élu depuis au moins trois ans. Il ne peut pas non plus s'agir d'un agent de ces collectivités.

Enfin, il est possible de mutualiser un référent entre plusieurs collectivités.

Monsieur Jean-Marie BRIGANT, maître de conférences à l'Université du Mans, a accepté, à la demande de l'association des Maires et Adjointes de la Sarthe, d'être proposé comme référent déontologue pour les collectivités sarthoises qui en feraient la demande à la condition que les collectivités prévoient, une indemnité fixée à quatre-vingts euros (80,00 €) par dossier, conformément à la réglementation. Il a accepté d'être le référent déontologue du Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans.

Aussi il est proposé de le désigner en qualité de référent déontologue des élus du Syndicat mixte du Circuit des 24 Heures du Mans jusqu'au terme du mandat et de définir les modalités de saisine.

Il est également proposé que le référent déontologue puisse être saisi par voie écrite, par courrier, soit par voie postale ou soit par dépôt au siège du Syndicat Mixte du Circuit des 24 Heures du Mans, ou encore par courriel. Toute demande fera l'objet d'un accusé de réception par le référent déontologue.

Le référent communiquera son avis à l'élu concerné dans un délai raisonnable et proportionné à la complexité de la demande.

Après en avoir délibéré, le Comité syndical approuve la désignation de M. Jean-Marie BRIGANT en tant que référent déontologue des élus du Syndicat mixte selon les modalités énoncées dans le rapport présenté en séance.

8. SYNTHÈSE DU RAPPORT SOCIAL UNIQUE (RSU)

En ce qui concerne le rapport social unique, au 31 décembre 2022, le Syndicat mixte employait deux agents permanents fonctionnaires, l'un dans le cadre d'emploi des rédacteurs et l'autre dans le cadre d'emploi des attachés territoriaux. Les deux agents sont des femmes, l'une d'elles occupant ses fonctions à temps partiel (80%) sur un poste à temps complet. Aucune action de formation n'a été menée en 2022. Un programme de formation a été mis en place sur l'année 2023.

Par ailleurs, au 31 décembre 2022, le Département de la Sarthe mettait à disposition du Syndicat mixte treize agents pour un total de 2,85 Equivalent Temps Plein (ETP).

Au 31 décembre 2022, les charges de personnel représentaient environ 16,92 % des dépenses réelles de fonctionnement du Syndicat mixte. Elles incluaient le remboursement au Département de la mise à disposition de ses personnels.

Le Comité syndical indique avoir pris connaissance des éléments liés au RSU.

9. DÉBAT D'ORIENTATIONS BUDGÉTAIRES

Le Débat d'orientations budgétaires est présenté par section.

1. SECTION D'INVESTISSEMENT :

Concernant **les travaux structurants**, sous réserve de la transmission des programmes détaillés par l'ACO, une enveloppe budgétaire de **157 k€** sera inscrite pour 2024 et concernera principalement des études.

Programme de bouclage de réseau d'eau potable

Un programme de près de 300 ml de travaux de bouclage de réseau d'eau potable a été sollicité pour les secteurs du Houx, du château du Houx et du karting.

Il est proposé d'inscrire une somme de **12 k€** au titre des études à mener en 2024.

Le programme de travaux est estimé à 200 k€.

Opérations sanitaires

Le PPI 2021-2024 prévoyait une opération de construction/rénovation lourde de blocs sanitaires devant se réaliser en 2023/2024.

Aussi il est proposé d'inscrire un montant de **50 k€** pour réaliser les études en 2024.

Le coût des travaux, à réaliser en 2025, est estimé à 500 k€.

Aménagement du village

Il s'agit de construire une voie de contournement au niveau du Centre Médical (ancien musée – environ 350ml) et d'aménager les parkings P1D et P1E (12 800m²).

Le coût global de l'opération est estimé à 1,8 M€.

Il est proposé d'inscrire un montant de **40 k€** pour lancer les études.

Le flux de véhicules se faisant maintenant par la porte Sud, il est demandé pourquoi investir autant dans une déviation juste à ce niveau alors que le flux de véhicules a été changé. Il est répondu que c'est pour avoir une zone plus cohérente de termes d'aménagement spectateurs. Il est également précisé que la desserte est réalisée par la porte Sud pour les 24 Heures du Mans, ce qui n'est pas obligatoirement le cas pour les autres épreuves, notamment le Grand Prix de France moto. L'objectif est d'aménager plusieurs espaces à l'image de l'espace Jean Rondeau, où les gens ne marchent pas dans la poussière. Il est indiqué que la parcelle P1E est particulièrement dégradée. De plus, elle est un endroit de grand passage d'où la nécessité de l'améliorer. Même si pour l'épreuve des 24 Heures du Mans, tous les espaces ont vocation à être occupés, chaque épreuve ne nécessite pas les mêmes besoins d'étalement. Il est important de retrouver un certain équilibre et une modernisation du Circuit, surtout actuellement où nous sommes dans la course des circuits en termes d'accueil. Le Circuit des 24 Heures est celui qui accueille le plus grand nombre de spectateurs. L'ACO se doit de réaliser des équipements plus qualitatifs et de rendre certaines zones plus propres, permettant ainsi au Circuit des 24 Heures de ressembler à un circuit du 21^{ème} siècle.

La réalisation de cet aménagement est prévu pour 2025-2026 mais il faudra en amont établir un Plan Pluriannuel d'Investissements, sur la base d'une estimation plus précise de l'enveloppe financière nécessaire à cet aménagement mais aussi plus globalement de l'ensemble des projets du Syndicat mixte, que ce soit l'aéroport avec le financement à venir ainsi que les autres investissements à porter et la recette liée à la vente de la tribune des stands.

Viabilisation de la zone Maison Blanche

Cette viabilisation est proposée afin d'implanter des réceptifs et créer du « glamping ».

Le coût des travaux a été estimé à 480 k€, pour une réalisation en 2025.

Il est proposé d'inscrire **30 k€** pour les études.

Nouvelles zones spectateurs

Il est prévu la création d'une nouvelle zone spectateurs au niveau des Esses de la Forêt.

Le coût des travaux a été estimé à 600 k€ pour une réalisation en 2025. Il est proposé d'inscrire **25 k€** en 2024 pour les études. C'est un endroit où a été créé un bassin de rétention. L'ACO souhaite la réalisation de gradins en gabions et que le bassin soit enterré dans un ouvrage maçonné. Le dossier va être étudié, notamment au regard du dossier d'incidence loi sur l'eau. Bien évidemment la réalisation prévue en 2025 se fera conformément aux autorisations administratives nécessaires.

Les travaux récurrents pour 2024 s'élèvent à **968 k€**.

Réfection des couches de roulement sur le Circuit des 24 Heures – 450 k€

Les couches de roulement seront réalisées au mois de juillet 2024. Il est rappelé qu'il s'agit d'enrobés très spécifiques circuit.

Le programme 2023 pour un montant de 240 k€ concernera la section des Esses de la Forêt au giratoire d'Antarès. Le programme 2024 pour un montant de 210 k€ concernera la section virage d'Arnage au virage Porsche.

La protection des spectateurs et des concurrents pour 504 k€

Le programme 2023, qui concerne la pose de Vibreurs Misano au Garage Vert et Esses chemin aux boeufs, a été réalisé lors de la fermeture du circuit entre le 15 janvier et le 15 février 2023. Des crédits de report seront inscrits pour un montant de 140 k€. Ces vibreurs ont été coulés en place mais ne sont pas conformes. L'entreprise doit les reprendre. Soit elle arrive à les poncer, soit elle devra les refaire entièrement.

Comme chaque année, il est proposé un programme de pose de grillages FIA pour un montant de 288 k€. Ces travaux se situent au niveau de l'ouvrage d'art sur la RD 92 au niveau du virage Porsche et, à partir du 15 janvier 2025, au niveau du circuit de Maison Blanche.

L'ACO souhaite créer une zone ultra VIP, à protéger par des grillages.

Des diapositives sont présentées afin d'identifier l'implantation de ces travaux.

Seront également inscrits des travaux divers pour un montant de 100 k€

Le programme n'étant pas encore arrêté, il est proposé d'inscrire une enveloppe de 100 k€ au budget 2024 pour les travaux divers.

Les autres investissements :

Aménagement des bureaux du Syndicat mixte – 24 k€

Il s'est avéré que la solution technique envisagée pour les travaux de double vitrage dans le bureau d'accueil du Syndicat mixte n'était pas possible. Aussi, il convient d'opter pour une technique plus complexe et de porter les crédits prévus de 16 k€ à 20 k€ ainsi que l'acquisition de mobilier pour 4 k€.

Acquisition de parts sociales

L'adhésion à la SPL ATESART entraîne la création d'un chapitre 26, retraçant l'acquisition des parts sociales.

En ce qui concerne le financement des investissements, les participations statutaires s'élèvent à 1 860 k€, montant identique à 2023. Toutefois, l'appel des participations sera réalisé en deux fois, les deux tiers après le vote du Budget pour des questions de trésorerie et le tiers restant au cours du dernier trimestre, si la vente de la tribune des stands, du module sportif et du paddock n'était pas réalisée. Le BP 2024 intégrera également le solde à percevoir sur la subvention de 150 k€ attribuée par le Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire au titre du plan « France Relance », pour le financement partiel des études sur les opérations de la porte Sud et de la plateforme Dunlop, soit 55 k€.

Concernant les amortissements, il est indiqué qu'en 2026, la couche de roulement du circuit Bugatti devra être entièrement renouvelée. Or, par décisions successives des comités syndicaux, l'amortissement des travaux de couche de roulement est réalisé sur une durée de 30 ans, ce qui s'avère incompatible avec la durée de vie d'une couche de roulement, en plus spécifique circuit, qui est plutôt de l'ordre de 10 ans. Une modification du plan d'amortissement sera soumis pour avis au prochain Comité syndical. Il est indiqué que le tapis d'enrobés du circuit Bugatti arrivera à renouvellement en 2026 avec une évaluation de l'ordre de 700 k€.

2. SECTION DE FONCTIONNEMENT :

Concernant les dépenses de fonctionnement, il sera proposé d'inscrire une enveloppe globale de 100 k€ dont 48 k€ pour l'assistant à maîtrise d'ouvrage, qui accompagne le Syndicat mixte dans le cadre du renouvellement de la délégation de service public de l'aéroport Le Mans - Arnage.

Par ailleurs, il est prévu une revalorisation des taxes foncières à hauteur de 14 k€ par rapport à 2023, du fait essentiellement de l'augmentation des bases.

Il conviendra d'augmenter les charges de personnels concernant les « personnels titulaires » et également celle des personnels mis à disposition afin de tenir compte du recrutement du Chargé de projet au 1^{er} juillet 2023, des avancements d'échelon et de l'ajout de 5 points d'indice majoré sur les traitements bruts.

Concernant les charges de gestion courante, les subventions pour la gestion de l'aéroport et pour l'AFIS vont augmenter à hauteur de 22 k€, compte tenu des évolutions prévisibles des indices.

Il est proposé de maintenir la subvention de fonctionnement à la FFSA Academy à hauteur de 360 k€.

Le financement des nouvelles dépenses sera assuré par le résultat cumulé excédentaire, par les participations statutaires en fonctionnement qu'il est proposé de maintenir à hauteur de 100 k€, les redevances ACO estimées en 2024 à hauteur de 3 M€, sachant qu'il n'y a plus de conséquences liées au COVID sur l'évaluation de la part variable.

L'état de la dette du Syndicat mixte est ensuite présenté. Elle est composée de six emprunts et s'élève à 8 986 338 € au 31 décembre 2023.

Le Budget Primitif 2024 devra prévoir une dépense de 915 k€ pour le remboursement de l'annuité en capital et de 375 k€ pour le paiement des intérêts.

La capacité de désendettement du Syndicat mixte est de cinq ans en 2023.

Il est demandé un point sur la vente de la tribune des stands, du module sportif et du paddock. Il est indiqué qu'une proposition a été faite au Président de l'ACO, sur la base de l'évaluation faite par le pôle « Evaluation du Domaine » de la Direction des Finances Publiques. Le montant proposé s'élève à 9 200 000 €.

Il conviendra de voter un avenant au Bail Emphytéotique Administratif, afin de réduire la part proportionnelle. La part fixe du loyer serait réduite d'environ 500 000 €. C'est une proposition qui à priori agréé à l'ACO ce qui permettra de vendre dans l'année. L'ACO souhaite engager au plus vite les travaux qui s'étaleront sur 2 ans pour une estimation à 50 M€. Le Syndicat continue, en tant que propriétaire du circuit, à en assurer le développement et l'accompagnement dans la limite des financements versés par l'ACO pour l'exploitation. L'objectif serait de diminuer les participations des collectivités pour les prochains exercices. Il faudra se projeter sur la programmation pluriannuelle d'investissements et tenir compte des capacités du Syndicat mixte. Il est rappelé que le Syndicat mixte devra également porter 3 M€, sur les 4 M€, du programme projeté d'investissements de l'aéroport. Il s'agit d'investissements minimum nécessaires à la pérennité de l'aéroport.

10. ADHÉSION AU COMITÉ NATIONAL D'ACTION SOCIALE (CNAS)

Selon la réglementation, la mise en œuvre d'une action sociale par le Syndicat au bénéfice de ses agents est obligatoire. Aussi il appartient au Comité syndical de définir la nature des prestations, fixer le montant des dépenses consacrées à l'action sociale, de décider des modalités de mise en œuvre de l'action sociale : gestion directe, appel à un organisme à but non lucratif ou à une association.

Sous réserve des dispositions propres à chaque prestation, le bénéfice de l'action sociale implique une participation du bénéficiaire à la dépense engagée et la prise en compte de la situation sociale des agents. Afin de répondre à cette obligation, il est proposé d'adhérer au Comité National d'Action Sociale pour le personnel des collectivités territoriales (CNAS). Il s'agit d'un organisme de portée nationale qui propose aux bénéficiaires un très large éventail de prestations (aides, secours, prêts sociaux, vacances, loisirs, culture, chèques réduction, etc.), qu'il fait évoluer chaque année afin de répondre à leurs besoins et à leurs attentes. Le coût d'adhésion pour un agent actif en 2023 est de 212 €.

Enfin, il conviendra de désigner un élu et un agent pour représenter la collectivité au sein des délégations locales.

Il est proposé de désigner Madame Marie-Pierre Brosset en tant qu'élue, et Madame Nadine Babouram en tant qu'agent.

A l'unanimité, le Comité syndical approuve l'adhésion du Syndicat mixte au CNAS et désigne Madame Marie-Pierre Brosset en tant qu'élu et Madame Nadine Babouram en tant qu'agent pour représenter la collectivité.

11. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DU COMPTE EPARGNE TEMPS (CET)

Le Comité syndical doit se prononcer sur les modalités de mise en œuvre du Compte Epargne Temps pour les agents ainsi que sur les modalités de transfert des droits acquis en cas de mutation. Il est rappelé que le compte épargne temps est institué de droit sur simple demande des agents.

Ce Compte Epargne peut être alimenté annuellement par le report de jours de réduction du temps de travail, de congés annuels, à condition que l'agent ait pris au moins 20 jours de congés dans l'année, des heures ou des jours de repos compensateurs, des jours de fractionnement.

Le nombre total de jours inscrits sur le CET ne peut excéder soixante. Il est proposé que ces jours épargnés ne soient pris que sous forme de congés.

Concernant la portabilité du CET, pour les agents qui intègrent ou qui quittent le Syndicat mixte, il est proposé de passer, dans cette situation, une convention qui est non obligatoire ni pour la collectivité d'origine ni pour la collectivité d'accueil.

Dans les deux cas, la négociation financière sera basée sur la formule Nombre de jours x taux forfaitaire de l'agent qui dépend de la catégorie dans laquelle il se situe.

Pour les agents qui intégreront le Syndicat mixte, la formule de calcul représentera le montant minimum de la négociation. Pour les agents qui quitteront le Syndicat mixte, la formule de calcul représentera le montant maximum de négociation.

Enfin en cas de décès de l'agent, les droits acquis au titre de son CET donneront lieu à une indemnisation de ses ayants droit selon la même formule.

A l'unanimité, le Comité syndical décide l'instauration du CET selon les modalités exposées dans le rapport transmis aux élus et autorise le Président à signer les conventions selon le cadrage énoncé.

En questions diverses, le projet du site Internet du Syndicat mixte est présenté. Il est rappelé que sa création était impérative pour la mise en ligne des délibérations, notamment celles concernant le renouvellement de la délégation de service public.

L'ordre du jour étant épuisé, plus aucune question n'étant posée, la séance est levée.
Fin de la séance à 18h30

Le Président

Dominique LE MÈNER