



AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

1) ENCORE UNE « DELEGATION DE SERVICE PUBLIC » POUR 2024-2034:.....	2
2) L'ANNONCE DE LA RESORPTION DU DEFICIT DE L'AEROPORT A PARTIR DE LA DSP 2024-2034, UNE PROMESSE TENABLE ?	3
3) POUR COMPRENDRE, UN NECESSAIRE RETOUR EN ARRIERE....	4
4) QUAND LE SUBVENTIONNEMENT DE L'AEROPORT A COMMENCE EN 1958, LE DEFICIT ETAIT DIT « CONJONCTUREL ».....	5
5) EN 1985, LA COUR DES COMPTES SUGGERE DEJA DE FERMER L'AEROPORT DE TOURS CAR SON DEFICIT S'EST REVELE « STRUCTUREL »	7
6) EN 2002 LA CRC DECLARE LE DEFICIT DE L'AEROPORT INSOLUBLE ET EN 2007 QUE LES SUBVENTIONS A RYANAIR SONT ILLEGALES	9
7) L'AVENEMENT EN 2010 DU SMADAIT.....	11
8) LA CCIT SE RETIRE FINALEMENT EN 2020 DU SMADAIT ...	12
9) LE RAPPORT 2022 DE LA CRC MONTRE QUE LE SMADAIT N'A TOUJOURS AUCUN PLAN POUR RESORBER LE DEFICIT DE L'AEROPORT	12
10) LA CRITIQUE EVIDENTE DE LA CRC : UNE DSP DESEQUILIBREE AU PROFIT DU DELEGATAIRE	13
11) LA CRITIQUE DE FOND DE LA CRC : LA JUSTICE POURRAIT CONDAMNER RYANAIR ET EDEIS A REMBOURSER PLUS DE 42 MILLIONS D'EUROS DE SUBVENTIONS	13
12) EN 2022, LA CRC CLOT UN DEBAT VIEUX D'UN DEMI-SIECLE, L'AEROPORT N'EST PAS NECESSAIRE AU TOURISME LOCAL	15
13) COMMENT LE SMADAIT PEUT-IL AFFIRMER ETRE CAPABLE DE SORTIR DU DEFICIT ?.....	15
14) LE SMADAIT VEUT POURSUIVRE L'OBJECTIF CLIMATICIDE D'ATTEINDRE LES 400 000 PASSAGERS PAR AN A L'HORIZON 2035.....	16
15) POURQUOI LE SMADAIT EST-IL DEvenu LE PROPRIETAIRE DE LA NOUVELLE EMPRISE DE 220 HA ?	17
16) IL EST TEMPS D'OUVRIr UN DEBAT DEMOCRATIQUE SUR L'AVENIR DE L'AEROPORT DE TOURS !.....	18

AÉROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

1) ENCORE UNE « DELEGATION DE SERVICE PUBLIC » POUR 2024-2034:

Le syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport international de Tours (SMADAIT) n'a jamais véritablement tenu compte des critiques de la chambre régionale des comptes (CRC)

En 2008, le Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement de l'Aéroport International de Tours Val de Loire (SMADAIT) est constitué en vue de gérer l'aéroport de Tours. Cet établissement public est financé par ses membres : la Région, la Métropole, le Département, ainsi que la Chambre de commerce et d'Industrie de Touraine (CCIT) jusqu'à ce que cette dernière ne s'en retire en 2020.

Mais en 2010, à peine né, le SMADAIT fait le choix de recourir à un contrat de délégation de service public (DSP), une première dans l'histoire de la gestion de cet aéroport qui depuis sa création en 1958 avait été directement géré par la CCIT. Par le moyen de cette DSP 2010-2022, le SMADAIT confie la gestion de l'aéroport à un délégataire privé, la société canadienne SNC Lavalin.

En 2017, les activités de Lavalin, au cœur d'un scandale international de pots-de-vin, sont reprises à Tours par la société Edeis.

En 2022, le SMADAIT et Edeis se font épingler par la Chambre régionale des comptes (CRC) pour leur gestion non maîtrisée et quelque peu illégale. Dans son rapport, la CRC émet de nombreuses réserves dénonçant la reconduction d'une nouvelle DSP.

Le SMADAIT fait fi de ses réserves et se lance dans ce renouvellement en 2024.

Le 6 juillet prochain, le SMADAIT devrait donc annoncer le candidat retenu parmi les deux qui ont répondu à la consultation. D'un côté, il y a un nouveau challenger, la société Sealar, de l'autre, Edeis, candidat à sa propre réélection. L'enjeu est de taille, car, contrairement à la DSP actuelle qui ne comprenait initialement que l'emprise historique de 13 ha, la prochaine englobera environ 190ha, soit une bonne partie des 220ha cédés en 2020 par l'armée de l'air aux collectivités. Hormis les activités aéronautiques, le délégataire aura donc aussi la charge de développer toute une gamme d'activités domaniales en lien plus ou moins direct avec une activité aéroportuaire.

Le délégataire devra par ailleurs chercher des compagnies aériennes alternatives à la compagnie voyou Ryanair.

< TOURS

Aéroport de Tours : un rapport accablant de la Chambre régionale des comptes
Publié le 07/07/2022 à 06:40 | Mis à jour le 07/07/2022 à 10:21



Le haut niveau de subventionnement et le mode de gestion retenu sont très critiqués par la Chambre régionale des comptes.

La Chambre régionale des comptes analyse que le fonctionnement de l'aéroport profite beaucoup à son exploitant, Edeis. Malgré une situation déficitaire, il dégage des bénéfices grâce aux subventions publiques.

Attendu depuis plus d'un an, espéré par les opposants à l'aéroport, redouté par ses défenseurs, le rapport de la Chambre régionale des comptes d'Orléans vient de sortir. Très neutre sur la forme, il fait ressortir sur plus de 60 pages très documentées toutes les faiblesses de la structure de 2014 jusqu'à récemment. Elles sont nombreuses. Sa publication tombe à point nommé car le contrat avec le délégataire de service public, Edeis, pointe du doigt pour sa situation très avantageuse, arrive à terme en fin d'année. Ce rapport signifiera-t-il la fin de sa présence à Tours ?

Dès l'introduction, la chambre rappelle le nombre important de plateformes en France : 70 de moins d'un million de passagers par an, contre 38 en Allemagne. Tours a-t-il sa place, et surtout, à quel prix ? Voilà, en filigrane, toute la question déclinée au fil des observations.

« Un syndicat sans moyen. Tout d'abord, le rapport épingle les insuffisances du Syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport (Smadait), ses faibles moyens humains et son absence de vision claire. "Dans l'exercice de ses missions, le syndicat a montré des insuffisances (...) Les moyens humains propres dont il dispose apparaissent très limités et son fonctionnement est largement assuré par Tours Métropole sans être formalisé par des conventions. Le rôle du conseil syndical dans l'établissement de la stratégie de l'aéroport est lacunaire »

Le locataire fait payer un loyer... au propriétaire

« Bonne affaire pour Edeis. Les points les plus saillants du rapport ne concernent pas tant Ryanair, qui réalise la quasi-totalité des trafics avec des avions très remplis, que la société délégataire du contrat de service public, d'abord Lavalin puis Edeis. La chambre observe que grâce aux subventions allouées par les collectivités (en 2020, 1,26 million d'euros de la Région, 1,09 du Département et 1,07 de la Métropole), le risque économique est très minimisé pour l'exploitant.

« A LIRE AUISI : l'aéroport de Tours, trois pictas de développement préconisées.

En résumé, les charges pour les collectivités, des recettes pour l'exploitant. A titre d'exemple, entre 2014 et 2019, il aura perçu plus d'1,3 million d'euros de redevances domaniales sur lesquelles seulement 35K€, soit 2,7 %, ont été reversés au Smadait. Pour l'anecdote, ce dernier paye même 8.800 euros à Edeis pour occuper... ses propres locaux ! Une situation équivalente à un propriétaire qui paierait un loyer à son locataire.

« Le haut niveau de subventionnement de l'aéroport assure une rentabilité particulièrement forte au délégataire »

Chambre régionale des comptes, Orléans

© NR - 22 juillet 2022

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

2) L'ANNONCE DE LA RESORPTION DU DEFICIT DE L'AEROPORT A PARTIR DE LA DSP 2024-2034, UNE PROMESSE TENABLE ?

L'éternelle promesse intenable.

Le SMADAIT dit tenir compte des remarques de la CRC et promet que la future DSP intégrera ses recommandations. Cette fois-ci, la DSP serait donc conforme à la loi ?

Le SMADAIT donne comme objectif au délégataire pour les dix prochaines années :

- doubler le nombre de passagers annuel en passant de 200000 actuellement à 400000 à l'orée 2035.
- s'engager sur un équilibre de fonctionnement sans sollicitation des collectivités. Grâce à la valorisation de l'emprise domaniale, la société délégataire doit trouver son autonomie, et le SMADAIT avec elle.... Mais seulement à partir de 2035 !

En attendant, les collectivités devront continuer de soutenir l'aéroport. Sans que l'on n'en connaisse le montant...

Des promesses et un chèque en blanc donc.

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

3) POUR COMPRENDRE, UN NECESSAIRE RETOUR EN ARRIERE

L'aéroport de Tours, un mythe ? Un besoin ? Une supercherie ? Un piège ? Des décennies de controverses, d'incantations, d'atermolements sans jamais aucun débat public formel, aucune étude : juste un fait accompli !

Il est donc nécessaire de faire un retour en arrière, l'objet en partie de ce travail.

Depuis 1958, la CCIT, au nom d'un hypothétique développement économique (industriel et touristique), embarque les collectivités dans le comblement d'un puits sans fond : des dizaines de millions d'euros d'argent public dépensés pour compenser le déficit structurel de cette infrastructure aéroportuaire et ce, malgré :

- des élus locaux qui se sont régulièrement opposés à ce projet longtemps porté dans la plus grande opacité par la CCIT. Principalement de gauche, ce furent d'abord des communistes et des socialistes, des écologistes ensuite.
- de nombreux rapports à charge de la Cour des comptes d'abord en 1985, puis la CRC (2002, 2007, 2009 et 2022) qui pointent les dysfonctionnements de la gestion de l'aéroport et conseillent régulièrement de le fermer en raison de son caractère structurellement déficitaire et sans bénéfice avéré pour le territoire.



© NR - 26 octobre 2007

Le dernier rapport de la CRC (2022) est particulièrement explicite. Il souligne que la DSP qui lie actuellement le SMADAIT à Edeis n'en est pas une en tant que telle, et que l'ensemble des subventions de fonctionnement versées à Edeis, tout comme les subventions marketing qu'Edeis transmet à Ryanair, sont illégales. La CRC ajoute même (CRC 2022 p71-72) que si la justice en était saisie, Edeis et Ryanair pourraient être amenés à devoir rembourser l'ensemble des subventions qu'ils ont perçues.

Selon nos premières estimations, Edeis en a reçu environ 6 millions d'euros et Ryanair, plus de 36,5 millions. À elles deux, **c'est donc plus de 42 millions d'euros qu'elles pourraient être amenées à devoir rembourser.**

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

4) QUAND LE SUBVENTIONNEMENT DE L'AEROPORT A COMMENCE EN 1958, LE DEFICIT ETAIT DIT « CONJONCTUREL »

La CCI de Touraine (CCIT) soutenait que l'aide des collectivités ne serait que pour un déficit conjoncturel. Durant les soixante-cinq ans qui ont suivi, ce déficit s'est progressivement révélé structurel à mesure que les défenseurs de l'aéroport le creusaient toujours plus au moyen de fonds publics !

En 1958, la CCIT obtient la concession de la nouvelle emprise civile de l'aéroport de Tours. Immédiatement, elle demande au Département et à la ville de Tours de l'aider par des subventions d'investissement afin de construire la nouvelle aérogare qui sera inaugurée en juin 1959.

Mais, dès le début des années 1960, la CCIT obtient cette fois des subventions de fonctionnement pour combler les déficits d'exploitation de l'aéroport et d'une jeune entreprise, la Touraine Air Transport (TAT). Pour cette première décennie, la facture de l'aéroport pour les collectivités s'élève encore seulement, si l'on peut dire, à près d'un 1 million de francs en tout.



© NR - 19 juin 1959



© NR - 4 & 5 aout 1979

Puis au milieu des années 1970, c'est la 1^{re} ligne Tours-Londres déficitaire qui est subventionnée : 1,2 million de francs au total.

Finalement, en 1978, la CCIT précipite la participation de Tours et du Département dans une commission consultative économique pour gérer l'aéroport. C'est aussi l'avènement d'un nouveau modèle : le « charter », ancêtre du low cost.

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

Des travaux d'agrandissement sont nécessaires et la CCIT estime qu'elle n'a pas à en prendre la charge seule. Un nouveau discours né à cette occasion, le « charter », parce qu'il permet à des personnes non aisées d'avoir les moyens de voyager, ne serait plus de l'ordre de l'économique, compétence de la CCIT.

À la place, il serait plutôt de l'ordre du « social », compétence des collectivités locales. Au-delà de cela, le charter est une nouvelle promesse pour le développement de l'industrie touristique tourangelle avec les passagers entrants.

Des élus de gauche rejettent cette rhétorique sur le caractère social du charter, rappelant que des industriels s'enrichissent grâce au soutien public pour couvrir le coût des infrastructures, ce sans quoi ce type d'aviation ne serait pas aussi bon marché.



© NR - 27 juin 1984

Ces élus se demandent aussi si ce subventionnement va réellement permettre d'attirer des touristes ou s'il ne va pas être une double perte pour l'économie locale en utilisant le denier public pour aider des Tourangeaux à aller dépenser leur argent ailleurs.

On le voit, les arguments des pro et des anti-aéroport sont étonnamment les mêmes qu'aujourd'hui.

Les collectivités cèdent à la requête de la CCIT, mais ne prennent que 25% du déficit chacune quand la CCIT doit en assurer la moitié. Mais au début des années 1980, l'activité charter s'arrête pratiquement totalement à Tours. Le déficit d'exploitation s'envole, oscillant autour d'un million de francs par an. En 1983, les collectivités acceptent finalement d'en prendre un tiers chacune, la CCIT promettant alors qu'elle va rapidement mettre au point un plan de développement de l'aéroport visant à résorber son déficit. Les années passent, mais ce plan ne voit jamais le jour.

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

5) EN 1985, LA COUR DES COMPTES SUGGERE DEJA DE FERMER L'AEROPORT DE TOURS CAR SON DEFICIT S'EST REVELE « STRUCTUREL »

La Cour des comptes suggère la fermeture de l'aéroport, car en plus du caractère structurel de son déficit, aucune perspective d'amélioration ne se profile à l'horizon. La CCIT trouve une "solution" en 1991 : impliquer les collectivités dans une société d'économie mixte (la SEMAVAL), avant d'avouer elle-même que le déficit de l'aéroport ne sera jamais résorbé.

Le déficit de l'aéroport de Tours

La Cour des comptes souligne, dans son rapport annuel, la situation financière délicate de nombreux aéroports de faible ou moyenne importance, qui accusent des déficits impossibles à combler. Parmi eux, celui de Tours-Saint-Symphorien, dont la chambre de commerce et d'industrie d'Indre-et-Loire est concessionnaire, a connu un tel déclin depuis 1977 que la Cour préconise purement et simplement sa fermeture.

« Compte tenu, note le rapport, de la faiblesse persistante des recettes de l'aérodrome et des perspectives d'activité très réduites de cet équipement, l'éventualité de sa fermeture ne peut pas être écartée ».

Curieusement — mais il s'agit peut-être d'un acquiescement — la C.C.I. d'Indre-et-Loire et le ministère de tutelle ne formulent aucune réponse à ce sujet dans la partie du rapport qui leur est réservée...

Fermeture ou pas fermeture, reste à régler l'ardoise. Pas question, exige la Cour des comptes, que la chambre de commerce, comme celle de Brest, se refuse à couvrir le déficit de l'aéroport. Pas question non plus, comme à Calais et à Morlaix, que la C.C.I. accorde à l'aérodrome des avances financières sans véritable espoir de remboursement. La C.C.I. d'Indre-et-Loire, comme les autres, est fermement invitée à régler la note de façon définitive, par une subvention prélevée sur ses ressources propres.

E.M.I.N... de rien

La C.C.I. de Tours est sur la sellette à propos d'une autre affaire : celle de l'École des métiers des industries nouvelles (E.M.I.N.), fondée en 1979 à la demande des pouvoirs publics, de l'A.N.P.E. et d'E.D.F. Il s'agissait alors de former le main-d'œuvre nécessaire à la construction de la nouvelle centrale de Chinon, en reconvertissant aux travaux d'électromécanique des ouvriers ayant terminé le gros œuvre.

Or, la C.C.I. a accepté de couvrir les charges — 320.000 F — d'une avance de trésorerie pour cette opération, alors que les entreprises bénéficiaires n'étaient pas de son ressort. Tout cela en pure perte : un an plus tard, la C.C.I. se retirait, et l'association créée pour gérer l'école mettait calfe-cl en sommeil, car elle ne correspondait plus à un besoin réel : l'activité d'électromécanique était pratiquement achevée !

« Ainsi, note le rapport, des investissements importants, qui ont imposé à la chambre des charges indues, ont-ils été effectués sans véritable justification ».

Dans sa réponse, la C.C.I. indique que 85 % des stagiaires de l'E.M.I.N. ont retrouvé un emploi : que l'avance de 320.000 F a été remboursée à la C.C.I. en juin 1981 ; que l'E.M.I.N. n'a pu être rouverte en 1983 faute de matériel et de locaux ; mais que l'école met depuis lors ses équipements à la disposition d'autres formateurs.

©NR — 28 juin 1985

En 1985, la Cour des comptes mentionne dans un de ses rapports qu'il faudrait songer à fermer l'aéroport de Tours, car son déficit ne cesse de se creuser et qu'aucune perspective d'amélioration n'apparaît à l'horizon.

En 1991, la CCIT obtient que les deux collectivités s'engagent encore plus durablement dans le financement de l'aéroport en créant la société d'économie mixte de gestion de l'aéroport de Tours Val de Loire (SEMAVAL).

Par convention, elle garde toutefois la gestion directe de l'aéroport. Immédiatement après la création de la SEMAVAL, la CCIT change de discours. Elle révèle que l'aéroport de Tours ne sera jamais rentable, tout en défendant qu'il reste cependant nécessaire au développement économique local.

Déficit de l'aéroport de Saint-Symphorien

L'éventualité d'une fermeture fermement écartée par la C.C.I., la ville et le département

« Plusieurs entreprises ont irrémédiablement fait savoir que s'il y avait plus d'aéroport à Tours, elles iraient s'installer ailleurs ». Cette riposte, faite par Mlle Gaudras, à M. Olivier qui, lors d'une séance du conseil municipal de décembre 1984, s'inquiétait du déficit de l'aéroport, résume fort bien le sentiment qui prévaut tant à la ville qu'au conseil général ou à la chambre de commerce et d'industrie.

La C.C.I. a en effet été mise sur la sellette à l'occasion de la publication du traditionnel rapport de la cour des comptes, soulignant le déficit d'exploitation des aéroports civils en général et de celui de Tours-Saint-Symphorien en particulier.

La C.C.I. est gestionnaire de cette infrastructure, mais elle a obtenu le concours substantiel du département et de la ville (25 % de la dépense chacun) pour réaliser les travaux d'agrandissement des installations en 1977.

En 1984 comme en 1983, le conseil général de Tours et le conseil municipal ont voté des subventions d'un montant égal (210.000 francs l'an dernier) pour chacune des deux assemblées destinées à combler le déficit. Celui-ci, qui avait atteint un chiffre record en 1983 (un million de francs), s'éleva à 669.000 francs en 1984, moins que le déficit prévu (860.000 francs), il est vrai...

« Solidarité pour le maintien d'un outil économique »

L'aéroport de Tours ne vit pratiquement que du trafic charters. Or, celui-ci, après une rapide expansion de 1975 à 1977, a connu une récession due à la fois à la décision de rer ses activités sur Poitiers et à la conjoncture économique générale. On était ainsi passé de 33.500 passagers de charters en 1979 à 9.000 en 1983 ! L'an dernier, on a constaté une réelle progression, avec 15.373 passagers et les prévisions pour 1985 sont raisonnablement optimistes. Pour 1986, la C.C.I. étudie la mise en place d'un trait charters-réception à Tours, qui accueillera (s'enfin) des avions tristes à l'étranger.

« S'agissant du principe du maintien de l'aéroport, les réflexions de M. Barbier, président de la C.C.I., de M. Voisin, président du conseil général et de Mlle Gaudras, adjointe au maire de Tours, s'articulent avec une parfaite identité, surtout du thème de la « solidarité », d'autant que « les investissements étant réalisés, il faut continuer à payer les annuités d'emprunts », comme le souligne A.-G. Voisin.

Quant à l'opposition de gauche au sein des conseils général et municipal, elle est maintenue en l'état — notamment par la voix de J.-M. Testu — pour incriminer « l'imprévoyance » de la C.C.I. et condamner le principe des subventions destinées à combler un déficit persistant. Pour l'instant, il s'agit de maintenir le maintien de l'outil économique — qui préserve l'emploi de la majorité des deux assemblées, et, bien sûr, à la C.C.I.

P. L.

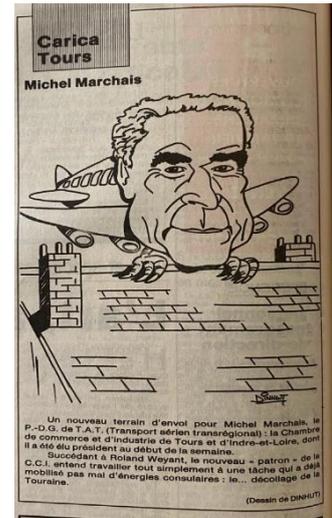
ANNIVERSAIRE

© NR — 29 & 30 juin 1985

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

Il faut noter qu'à cette époque, le nouveau président de la CCIT n'est autre que M. Marchais, le fondateur de la TAT.

Des élus locaux de gauche, désormais rejoints par certains élus de droite, se sentent trahis par la CCIT. L'hypothèse d'arrêter de subventionner l'aéroport, et donc de le condamner, est même évoquée par le sénateur Fortier.



© NR - 18 janvier 1992

Néanmoins après l'arrivée de Jean Germain, maire socialiste, à la Mairie de Tours en 1995, sous couvert de « pragmatisme », celui-ci approuvera désormais la continuité du subventionnement de l'aéroport.

De nouveaux investissements sont décidés en 1995 afin que l'emprise civile soit un peu plus autonome des militaires, et ce, malgré l'opposition des communistes, du moins par la voix de Mme Beaufile. Ce projet d'investissement émanait de M. Marchais lui-même : son premier en tant que nouveau président de la CCIT.



© NR - 21 avril 1992

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

6) EN 2002 LA CRC DECLARE LE DEFICIT DE L'AEROPORT INSOLUBLE ET EN 2007 QUE LES SUBVENTIONS A RYANAIR SONT ILLEGALES

Pour autant, dès 2002, la CRC mentionne l'aéroport de Tours dans un rapport où elle rappelle : « qu'une collectivité n'a pas vocation à financer de façon pérenne le déficit structurel d'une société d'économie mixte ».

Alors que l'aéroport aura coûté 28,24 millions de francs sur la période 1993-99, les collectivités vont s'engager dans le « low cost » en 2002, pensant que c'est une aubaine pour résorber son déficit.

CONSEIL GÉNÉRAL
RAPPORT DE LA CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES SUR L'AÉROPORT

La gestion 93-99 épinglée



Les Anglais vont venir consommer en Touraine : l'argument touristique pour justifier le soutien à la liaison Tours-Londres sera-t-il contredit par les faits ? (Photo: M. J. Les Bouffes)

Les magistrats de la Chambre régionale des comptes épinglent le portage de l'aéroport Tours-Val de Loire par le département entre 1993 et 1999. Ses remarques valent autant pour la ville de Tours. Et toute collectivité locale en général.

L'AÉROPORT de Tours-Val de Loire a mis en l'état de faillite des magistrats de la Chambre régionale des comptes qui viennent de rendre un rapport sur la gestion du département.

Les poursuites judiciaires engagées à l'encontre de plusieurs fonctionnaires et d'un collaborateur de l'ancien président du conseil général Jean Delaunay, tous encore sous le coup d'une mise en examen, sont très probablement à l'origine de ce contrôle, sans qu'il y ait rien d'exceptionnel à cela, la Chambre ayant pour mission de passer régulièrement au crible la gestion des collectivités territoriales (*).

Dans le domaine économique, la Société d'économie mixte de gestion de l'aéroport Tours-Val de Loire (SEMAVAL) fait l'objet d'une « observation spécifique ».

Des comptes salés
Les magistrats ont passé au crible les subventions et participations du département dans cet équipement.
Créée en 1992 alors que Michel Marchais, dirigeant de la compagnie aérienne TAT, était président de la chambre de commerce et d'industrie (CCI), la SEMAVAL a trois actionnaires : la CCI, la ville de Tours et le conseil général.
Le 23 septembre 1992, une convention entre les trois partenaires... à l'initiative de la SEMAVAL n'est, de façon étonnante, pas partie prenante... révoquant les magistrats... prévoit que le déficit annuel d'exploitation annuel sera couvert à part égale par chacun des trois actionnaires.
La Chambre a fait les comptes, ils sont salés.
Pour les années 1993 à 1999, la subvention d'exploitation versée par le département s'est élevée à 5,08 millions de francs. 57 sont ajoutées les mêmes sommes versées par la ville de Tours et la CCI.
Les magistrats de la Chambre régionale des comptes trouvent le soutien :
« Les budgets prévisionnels de la SEM semblent établis en anticipant la participation annuelle maximale des actionnaires au déficit, sans que la destination de ce déficit n'apparaisse prioritaire... »
Il y a eu également la participation à l'investissement pour réaliser « une ville AFIS, un centre d'affaires, un hall public, des bureaux, un restaurant avec cuisine, une station d'épuration et des espaces extérieurs » : 6,95 millions de francs.
Deux autres subventions d'équipement ont encore été versées par le département, pour près de 208.000 F.
Et enfin 2 millions de francs pour recapitaliser la SEMAVAL, deux millions destinés à financer les achats de l'aéroport.

Le rôle contesté de la collectivité
Les magistrats concluent que « sur le plan économique et financier, le département a contracté des engagements lourds en faveur de la SEM. La prise en charge du coût des investissements sous forme de subventions [...] puis d'augmentation de capital, ne semble pas améliorer le déficit structurel d'exploitation important de la société. En tout état de cause, une collectivité n'a pas normalement pour vocation à financer de façon pérenne le déficit structurel d'une société d'économie mixte ».

La remarque pourrait s'appliquer de la même façon à la ville de Tours tout autant engagée dans le portage de l'aéroport que le département.

Le fait que celui-ci soit le premier épinglé à ce sujet fait grincer les dents à un proche du dossier qui commente sous couvert d'anonymat : « Dans cette affaire, le département a été le plus récent des trois partenaires. Marchais avait l'habitude Royer, il y a eu de sacrées pressions et politiquement, le département était conquis ».

Tours-Londres peut-être ?
Vendredi, lors de la discussion du rapport de la Chambre au conseil général, Georges Fortier a balayé toute velléité de prise de position à gauche d'un reviens de main : « Avant, la gauche était contre. Mais le jour où M. Germain est devenu maire, on a bien vu l'évolution des gens de Tours ? ».

Depuis 2001, la SEMAVAL tente une nouvelle politique de développement avec le lancement de la ligne quotidienne Tours-Londres sur la compagnie à bas prix Buzz, à la tête de laquelle se trouve le président de la SEMAVAL.
« Cette activité devrait permettre de limiter le déficit d'exploitation de l'aéroport, voire de le rééquilibrer ». Ce sont toutefois les collectivités locales qui assurent le financement des vols de Buzz entre Tours et Londres.
« La liaison Tours-Lyon doit aussi être relancée, et là, c'est l'état qui s'est engagé à couvrir près de 80 % du déficit d'exploitation... ».

Les magistrats de la Chambre régionale des comptes pourraient peut-être voir ça avec leurs collègues de la Cour des comptes ?

Marie-Paule MÉMY
« Ce rapport a été rendu public après avoir été présenté aux conseillers généraux et fait l'objet d'un débat en séance de conseil général vendredi 14 juin.

© NR - 18 juin 2002

Vingt ans plus tard, on sait désormais qu'au contraire le low cost porte bien mal son nom puisqu'il n'a fait que creuser le coût de l'aéroport pour nos collectivités.

En 2003, Ryanair rachète Buzz et commence son incroyable chantage aux subventions en mettant en concurrence les collectivités : les élus locaux cèdent et les lignes au départ de Tours ne fermeront pas. Les Verts reprennent alors le flambeau de la lutte contre le subventionnement de l'aéroport de Tours.

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?



© NR - 17 octobre 2007

C'est toujours la CCIT qui dirige l'aéroport par convention. Elle n'a toujours pas tenu sa promesse de 1983.

Dans un autre rapport de 2009, la CRC estimera aussi que la CCIT opère une gestion opaque de l'aéroport.

En 2007, la CRC rend un rapport sur la SEMAVAL durant la période 1999-2005.

Elle y montre que les deux millions que Ryanair a touchés entre 2003 et 2005, en tant que subvention marketing, ne sont pas conformes au droit européen.

Elle stipule aussi que les études sur lesquelles se base la SEMAVAL pour estimer les retombées économiques de l'aéroport ne sont pas fiables.

La CRC constate enfin que la SEMAVAL n'a produit aucun rapport stratégique visant à créer les conditions d'une amélioration de la rentabilité globale de l'outil aéroportuaire.

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

7) L'AVENEMENT EN 2010 DU SMADAIT

Le SMADAIT est créé pour remplacer la SEMAVAL et le recours à un délégataire privé pour succéder à la CCIT. Ce changement aurait-il eu en fait pour principal but d'assurer le maintien du subventionnement de Ryanair après les vives critiques que la CRC venait de faire sur la légalité de la gestion de l'aéroport ?



© NR - 18 décembre 2008

En 2008, toujours pas de plan pour réduire le déficit et la concession de l'emprise civile de la SEMAVAL touche bientôt à sa fin. Le temps s'écoule aussi vers la fin du contrat avec Ryanair.

Il ne pourra pas être renouvelé sous la même forme. Les dirigeants de la SEMAVAL le savent. Il faut essayer de respecter la loi européenne. Fin 2008, le SMADAIT est créé. En 2010, il remplacera la SEMAVAL en accueillant un nouveau financeur, la Région Centre.

Avec l'avènement du SMADAIT, la gestion de l'aéroport passe des mains de la CCIT à celles d'un délégataire privé contracté au moyen d'une délégation de service public (DSP). Le délégataire n'aura d'autre objectif que de doubler le nombre de passagers annuel afin qu'il passe de cent à deux cent milles à l'orée 2022.

Pour ce faire, il recevra une subvention globale de fonctionnement, dont la plus grande partie ira ensuite à Ryanair.

Or, au tournant des années 2010, une multitude d'élus locaux, de gauche principalement, sont vent debout contre Ryanair. Si bien que certains évoquent le fait que le fonctionnement du nouveau SMADAIT, avec ses réunions à huis clos au sein du comité syndical, est encore plus opaque que la SEMAVAL ne l'était. D'aucuns avancent même que la véritable raison de la création du SMADAIT serait de camoufler le maintien des subventions à Ryanair afin de le garder à Tours.

Sans Ryanair, l'aéroport ne sert pratiquement plus à rien. D'ailleurs la compagnie irlandaise l'a sûrement bien compris, puisqu'aucune autre compagnie ne se propose pour la remplacer. Mais avec la DSP, la facture explose pour les collectivités. **On estime ainsi actuellement que depuis 2010, elles ont contribué à hauteur de 45 et 50 millions d'euros pour 2 millions de passagers en 13 ans.**

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

8) LA CCIT SE RETIRE FINALEMENT EN 2020 DU SMADAIT

En se retirant du SMADAIT après avoir géré cet aéroport pendant un demi-siècle, la CCIT fait ainsi l'aveu de l'inintérêt économique de cet aéroport.

Cette décennie va être également marquée par le désengagement progressif de la CCIT, jusqu'à son retrait total en septembre 2020. Une première en France. Tours devient l'un des rares aéroports de ce niveau non cogéré par sa chambre consulaire. Qui plus est, elle part avec une ardoise de 1,615M€ aux dépens du SMADAIT compensée par des avances de trésorerie des autres membres, soi-disant remboursables d'ici 2026... Pourquoi ce départ ?

N'y aurait-il plus d'intérêt économique à soutenir l'aéroport ? Serait-ce là un nouvel aveu de la CCIT du caractère structurellement indépassable du déficit de l'aéroport ?

9) LE RAPPORT 2022 DE LA CRC MONTRE QUE LE SMADAIT N'A TOUJOURS AUCUN PLAN POUR RESORBER LE DEFICIT DE L'AEROPORT

Le pouvoir est passé du côté du délégataire

En 2022, deux ans après avoir démarré son contrôle, la CRC rend un énième rapport à charge qui montre justement que le déficit de l'aéroport est, dans l'état actuel des connaissances, impossible à résorber.

Il faut dire qu'elle pointe une fois de plus le fait que l'autorité en charge de l'aéroport, à présent le SMADAIT, n'a toujours pas fait de plan de développement visant à résorber le déficit. En bref, rien n'a avancé depuis le plan promis par la CCIT en 1983.

Pire, le comité syndical du SMADAIT apparaît comme une entité fantomatique, une sorte de « chambre d'enregistrement » des décisions prises par le délégataire.

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

10) LA CRITIQUE EVIDENTE DE LA CRC : UNE DSP DESEQUILIBREE AU PROFIT DU DELEGATAIRE

« Les charges sont pour les collectivités, les recettes pour l'exploitant ».

Elle constate d'abord que le contrat de DSP (2010-2022) ne définit ni la nature, ni l'objet, ni le périmètre de la délégation selon la CRC. Résultat : un contrat déséquilibré au seul bénéfice d'Edeis, le délégataire, et de Ryanair, son opérateur. Elle rappelle aussi que dans une DSP, le risque d'exploitation repose sur le délégataire.

Or ici, ce sont en quelque sorte « les charges pour les collectivités, les recettes pour l'exploitant ». Le délégataire capte injustement des redevances domaniales dont il définit les tarifs lui-même, et les investissements semblent être pour lui une sorte de « variable d'ajustement » quand il s'agit de privilégier le maintien de sa rémunération.

Une bonne partie des subventions est même directement reversée en dividendes aux actionnaires d'Edeis, dont un trop perçu cumulé de plus de 2 millions d'euros. Par chance, ce trop-perçu a été identifié au début de l'année 2020 par le directeur du SMADAIT de l'époque. Il en a alors fait part aux élus du comité syndical. Étonnamment, il a dû précipitamment quitter son poste l'été même. Hasard du calendrier ou non, l'enquête de la CRC commençait le même mois. La CRC allait confirmer ses calculs. Le poste de directeur restera vacant plus d'un an. Finalement, en janvier 2022, c'est parmi les cadres d'Edeis que le SMADAIT trouve l'homme providentiel pour préparer la suite d'Edeis...

11) LA CRITIQUE DE FOND DE LA CRC : LA JUSTICE POURRAIT CONDAMNER RYANAIR ET EDEIS A REMBOURSER PLUS DE 42 MILLIONS D'EUROS DE SUBVENTIONS

Toutes les subventions de fonctionnement versées au délégataire et à Ryanair ont toujours été illégales. Résultat : la justice pourrait les condamner à devoir rembourser plus de 42 millions d'euros !

Plus fondamentalement, il semble que nombre de lecteurs du rapport de la CRC ont cru que la critique de celle-ci se limitait simplement au trop-perçu de subventions captées par le délégataire. Il suffirait qu'il rende les 2 millions d'euros en question et il serait quitte.

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

Mais la critique de la CRC va bien au-delà. En substance, la partie la plus acerbe de son rapport concerne la nature des subventions versées au délégataire et à Ryanair que la justice pourrait être amenée à requalifier d'aides d'État. En effet, la CRC remet en cause l'intégralité des subventions de fonctionnement que le délégataire a pu toucher depuis 2010. C'est que normalement, dans le cadre d'une DSP, une subvention de fonctionnement ne peut être versée que dans le cas où une Obligation de service public (OSP) empêche le délégataire d'atteindre un équilibre durable (CRC 2022, p11, p36).

La CRC explique que, malheureusement pour le délégataire, il n'y a jamais eu la moindre OSP à Tours depuis l'année 2007. Par conséquent, les 500 000€ de subventions de fonctionnement qu'il a reçu en moyenne chaque année entre 2010 et 2022, soit environ **6 millions d'euros**, n'avaient rien de légal. La conclusion de la CRC concernant ces versements est sans appel :

« Le SMADAIT, qui n'a notifié aucune des aides versées depuis le début de l'exploitation de l'aéroport, fait ainsi peser un risque sur l'exécution de la délégation de service public : en effet (...) la Commission européenne est susceptible d'ordonner le remboursement des aides par leurs bénéficiaires » (CRC 2022, p72).

Il en est de même pour les subventions à Ryanair, les contributions au développement du trafic passager (CDTP) dites « subventions marketing ». Depuis le milieu des années 2000, elles sont encadrées par la Commission européenne afin qu'elles n'aillent pas à l'encontre des principes du libre-échange sur le marché commun. Elles doivent notamment être préalablement notifiées à la Commission, servir seulement au lancement de nouvelles lignes aériennes, et ce, pour une durée maximale de trois ans (CRC 2022, p73). Seulement à Tours, les subventions à Ryanair ne respectent pas la loi européenne. La CRC est donc encore claire :

« Le contrat conclu entre la société délégataire et une filiale de RYANAIR, pourrait être regardé comme ayant eu pour objet de verser directement ou indirectement des aides publiques à cette compagnie. Ces versements posent de nombreux problèmes de régularité et seraient donc, en cas de recours auprès de la Commission européenne, susceptible de donner lieu à reversement par la compagnie aérienne concernée des aides dont elle aurait indument bénéficié. » (CRC 2022, P72).

Jusqu'à présent, le rapport 2022 de la CRC est donc resté sans suite comme le furent les précédents (1985, 2002, 2007). La CRC invite pourtant à saisir la Commission européenne pour qu'elle puisse amener aussi Ryanair à rembourser l'ensemble des subventions qu'il a reçu à Tours depuis 2003, somme que l'on estime actuellement à **36,55 millions d'euros**. C'est en tous cas ce qui s'est passé pour les aéroports de Montpellier en 2019, et plus récemment La Rochelle en 2022, où, pour des motifs similaires, Ryanair a été condamné à devoir rembourser respectivement 8,5 et 8,7 millions d'euros. L'histoire pourrait donc être la même pour Tours si la Commission européenne venait à en être saisie...

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

12) EN 2022, LA CRC CLOT UN DEBAT VIEUX D'UN DEMI-SIECLE, L'AEROPORT N'EST PAS NECESSAIRE AU TOURISME LOCAL

Le tourisme entrant comme sortant n'a pas fondamentalement besoin de l'aéroport de Tours

Quant aux perspectives sur les retombées économiques de l'aéroport pour l'industrie touristique locale, la CRC estime que le SMADAIT, comme la SEMAVAL avant lui, n'a jamais réalisé d'étude pour le justifier. Et les seules données que l'on possède montrent que le flux de passagers est surtout sortant : 7 passagers sur 10. Cela ne va pas dans le sens du tourisme local. Parmi les 3/10^e de passagers entrants, plus de la moitié auraient fait le même voyage en l'absence de cet aéroport.

Il en est d'ailleurs de même pour les passagers sortants. En bref, l'aéroport n'a rien d'un outil majeur pour l'industrie touristique locale ou le « tourisme social ». Le débat initié en 1958 par ceux qui espéraient voir de nombreux touristes venir en Touraine grâce à la présence de l'aéroport ou aider le « tourisme social » permis par le charter est donc désormais clos. Tout cela n'était qu'une chimère.

13) COMMENT LE SMADAIT PEUT-IL AFFIRMER ETRE CAPABLE DE SORTIR DU DEFICIT ?

Le SMADAIT nous demande de le croire sur parole quand il affirme pouvoir sortir du déficit dans lequel il s'est englué.

Le sens de l'histoire de l'aéroport de Tours apparaît désormais clairement. Depuis 1958, c'est celle d'un déficit structurel qui ne fait que se creuser chaque fois qu'un défenseur du subventionnement annonce un énième projet de développement touristique ou industriel pour le résorber, sans néanmoins présenter concrètement de plan.

Aujourd'hui, en 2023, le SMADAIT veut nous engager dans une nouvelle DSP, cette fois-ci domaniale et aéroportuaire pour la période 2024-2034. Autant jouer au loto ! Comment croire qu'un délégataire va supporter 30 millions d'investissements sur 12 ans, porter la fréquentation à 400 000 voyageurs majoritairement entrants, sans recourir à la plus voyou des compagnies Ryanair et en ne demandant que 2,4M€/an de cotisations aux collectivités ? Ces mêmes incantations perdurent depuis plus d'un demi-siècle....

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

14) LE SMADAIT VEUT POURSUIVRE L'OBJECTIF CLIMATICIDE D'ATTEINDRE LES 400 000 PASSAGERS PAR AN A L'HORIZON 2035

Ce serait afficher clairement, devant le monde entier, que la Touraine s'engage à son niveau à aller contre l'Accord de Paris qui vise à limiter le réchauffement climatique à 1,5°C.

N'oublions pas que d'un point de vue écologique, le transport aérien est directement responsable de près de 5% du réchauffement climatique mondial. Il va contre les intérêts des générations futures, et par la pollution qu'il génère, il est d'ores et déjà dangereux pour la santé humaine.

C'est encore plus le cas pour les personnes qui habitent près d'un aéroport, car c'est au décollage et à l'atterrissage que les avions consomment le plus de kérosène. L'agglomération tourangelle en est fortement affectée puisqu'elle fait partie des rares à englober un aéroport dans son périmètre. Sans compter les nuisances sonores !

Poursuivre l'objectif climaticide d'atteindre les 400 000 passagers annuels à l'horizon 2035 serait donc afficher clairement, devant le monde entier, que la Touraine s'engage à son niveau à aller contre l'Accord de Paris qui vise à limiter le réchauffement climatique à 1,5°C. Il est donc plus que temps de mettre fin au subventionnement de l'aéroport de Tours.

Ceci n'entraînera pas la fin des activités de greffes et des vols sanitaires, comme en atteste notamment le cas de l'aérodrome de St Etienne. Mais cela supprimera des dépenses inutiles, et manifesterà une vraie volonté de limiter le dérèglement climatique.

Peut-être pouvons-nous donc nous inspirer de l'exemple de St Etienne ? Durant des décennies, les élus et la CCI de St Etienne s'accrochent à leur aéroport : un modèle proche de celui de Tours, une argumentation et des conséquences financières identiques sans jamais atteindre les objectifs.

En 2017, changement d'orientation : l'aéroport passe en régie et il devient alors un outil à disposition des acteurs économiques sans le low cost subventionné. Pas sûr que le territoire en ait pâti !

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

15) POURQUOI LE SMADAIT EST-IL DEVENU LE PROPRIETAIRE DE LA NOUVELLE EMPRISE DE 220 HA ?

Cette propriété n'aurait-elle pas dû revenir directement aux collectivités locales qui ont dépensé des dizaines de millions d'euros dans cet aménagement depuis plus d'un demi-siècle ?

En tout cas, l'histoire montre qu'il est scandaleux que le SMADAIT devienne le propriétaire des 220 ha cédés par l'armée, et en plus, sans même qu'il y ait eu un débat public au préalable.

Effectivement, pendant plus d'un demi-siècle, ce sont bien les collectivités locales qui ont été les principales contributrices de l'aéroport de Tours. Le SMADAIT n'a fait que profiter des dizaines de millions d'euros d'argent public investis tout du long pour faire fonctionner cette emprise qui n'était que de 13 ha jusqu'en 2020.

Maintenant que l'emprise aéroportuaire englobe plus de 200 ha, comment peut-on justifier que son propriétaire soit le SMADAIT alors même que la CRC le décrit elle-même comme une entité fantôme à la solde du délégataire ?

Le SMADAIT se retrouve ainsi à valoriser cet extraordinaire foncier à son bénéfice et sans contrôle de la part des financeurs, dans le seul but de soutenir le trafic aérien et le low cost. Qui plus est, c'est le délégataire in fine qui sera à la manœuvre : **c'est une hérésie !**

AEROPORT DE TOURS : 65 ANS DE TERGIVERSATIONS ET D'ILLUSIONS. ET MAINTENANT ?

16) IL EST TEMPS D'OUVRIER UN DEBAT DEMOCRATIQUE SUR L'AVENIR DE L'AEROPORT DE TOURS !

Le SMADAIT a aujourd'hui perdu toute crédibilité. Pas plus que la SEMAVAL en son temps, il n'a jamais été et ne sera jamais celui qui portera un débat objectif. Ses financeurs ne peuvent plus lui faire confiance. Il en va du bon usage de l'argent public. Pour exemple, la gare TGV de Saint-Pierre des Corps voit passer plus de 2 millions de passagers par an. Subventions de Tours Métropole : zéro !

**Quel est aujourd'hui le moteur de l'attractivité du territoire ?
Quelles doivent être les priorités des investissements de la collectivité ?**

Et arrêtons d'agiter le chiffon rouge du transit des greffes. Ce sujet est géré efficacement à St Etienne avec un simple « aérodrome » bien moins couteux !

EELV ne se résoudra jamais à voir dilapider le fruit de nos impôts. Après plus de 60 ans de promesses non tenues, d'objectifs non atteints, de dizaines de millions d'euros jetés par la fenêtre, EELV dit STOP.

Pas de nouvelle DSP sans débat public !