VERSION PUBLIQUE
réception le 28/04/2016
complet le 28/04/2016

Saisine – Liaison par autocar ≤ 100 km

Identification de l'entité effectuant la saisine et de la personne référente	
Entité saisissante	Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé
Nom de la personne référente pour les échanges avec les services de l'Autorité	Monsieur Stéphane DELABRE - Directeur du SMABT
Numéro de téléphone	03-44-06-60-94
Adresse email	stephane.delabre@oise.fr

Projet de décision de l'autorité organisatrice de transport	
Liaison concernée	Aéroport de Beauvais-Paris (dans les deux sens)
Identification de la ou des déclarations correspondantes (en indiquant leur numéro de publication sur le site internet de l'Autorité)	D2016-32 - SARL Frethelle- voir annexe 10 "déclaration par Frethelle de la liaison Aéroport de Beauvais-Tillé - Paris Bagnolet gare routière"
Justification de l'intérêt à agir : - soit l'entité saisissante doit être une autorité organisatrice de la liaison déclarée, selon la définition du point 10° de l'article 31-1 du décret du 16 août 1985 modifié[1], - soit la liaison déclarée doit être une liaison similaire à une liaison de l'AOT, selon la définition du point 14° du même article[2]	Le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé est l'autorité organisatrice de la liaison déclarée, selon la définition du point 10° de l'article 31-1 du décret du 16 août 1985 modifié. Voir annexe 1 intitulée "justification de l'intérêt à agir"
Projet d'interdiction ou de limitation	Voir annexe 3 "Projet de décision d'interdiction"
Périmètre retenu pour l'analyse	Service public de l'Aéroport de Beauvais-Tillé
Contrat de service public concerné	Délégation de service public (voir annexe 8)

[1] *« Autorité organisatrice d'une liaison » : autorité, au sens de l'article L. 1221-1 du code des transports, qui organise un service public régulier assurant cette liaison sans correspondance ; en cas de délégation de la compétence d'organisation à une autre autorité organisatrice, cette dernière est de plein droit l'autorité organisatrice concernée ; en cas de délégation des attributions du Syndicat des transports d'Île-de-France à une*

[2] *« Liaison similaire à une liaison d'une autorité organisatrice » : liaison soumise à régulation dont l'origine et la destination se situent à une distance respective de l'origine et de la destination de celle de l'autorité, mesurée en ligne droite, d'au plus 5 km, cette valeur étant portée à 10 km entre les origines ou entre les destinations des deux liaisons si elles sont situées en région d'Île-de-France.*

Données de trafic et de revenus	
Données de trafic sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Voir annexe 14 intitulée "Données de trafic sur l'origine-destination par groupe tarifaire"
Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Voir annexe 15 intitulée "Données de trafic sur le périmètre de l'AOT en 2015"
Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible	Voir annexe 16 intitulée "Ressources générées sur l'origine-destination pour l'année 2015"
Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Voir annexe 17 intitulée "Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour l'année 2015"
Données de comptage de la liaison concernée	XXXXXXX passagers
Répartition horaire du trafic de la liaison concernée	Voir annexe 18 intitulée "Répartition horaire du trafic de la liaison concernée"
Contribution publique relative au périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Aucune compensation tarifaire ni de subvention de fonctionnement n'est versée. Une subvention d'investissement versée par le SMABT(art79dsp)
Si elles sont disponibles, données relatives aux coûts supportés par l'exploitant sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise	Voir annexe 19 intitulée "Données relatives aux coûts supportés par l'exploitant", et annexes 20 bis et 20 ter intitulée "pertes de recettes générées par l'activité concurrente"

Evaluation de l'impact	
Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service conventionné par les services routiers librement organisés, en termes de trafic et de ressources	Voir annexe 20 intitulée "Pertes de recettes générées par l'activité concurrente"

Autres	
Justification du champ d'application du projet de décision, en ce qui concerne en particulier les liaisons similaires à celle de l'AOT et les liaisons dont la jonction permet d'assurer celle-ci	Voir annexes 13, 22 et 23
Si le projet de décision couvre des liaisons dont la jonction permet d'assurer avec correspondance la liaison concernant l'autorité organisatrice, les raisons d'intérêt général motivant la portée de la décision sur chacune de ces liaisons	Sans objet

Annexe 1

Justification de l’intérêt à agir

ANNEXE 1
JUSTIFICATION DE L'INTERET A AGIR du SMABT

Le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (ci-après dénommé le SMABT), créé le 20 octobre 2006, a pour compétences l'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aérodrome mais également l'organisation et la mise en œuvre d'un service de transport routier de personnes d'intérêt national pour assurer la desserte de l'aéroport (Annexe 4 : Statuts).

Par délibération en date du 7 juin 2007, les élus siégeant au Comité Syndical du SMABT ont voté le principe de la gestion déléguée de l'aéroport sous forme de concession (Annexe 5).

Par décision du 31 décembre 2007 (Annexe 6), l'Etat a délégué sa compétence au SMABT pour organiser et mettre en œuvre l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris.

Compte tenu du caractère indissociable du fonctionnement de cette ligne de l'exploitation de l'aéroport qu'elle dessert, le SMABT, autorité organisatrice compétente, a décidé d'intégrer, son exploitation dans le périmètre de la concession accordée à la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (ci-après dénommée la SAGEB ou le concessionnaire), par une convention de délégation de service public signée le 19 mars 2008 (Annexes 7 et 8 articles 46 à 67).

Conformément à l'article 46 de cette convention, par un contrat en date du 23 septembre 2010 (Annexe 9), la SAGEB a été autorisée à sous-traiter l'exécution du service régulier interurbain de transport public de personnes par autocars reliant sans correspondance l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris à la société Transport Paris Beauvais (TPB).

La société TPB, filiale directe à 100% de la SAGEB, assure toutes les courses entre l'aéroport de Beauvais Tillé et le lieu de prise en charge ou de dépose des passagers à Paris. Ces courses sont commandées par la SAGEB, qui les commercialise, soit via le site internet de l'aéroport, soit aux guichets de l'aéroport et de Paris. La société TPB – société de transport – effectue la prestation en tant que tractionnaire. Elle est rémunérée de façon fixe à la course par la SAGEB, laquelle encaisse de son côté la billetterie et assume le risque de remplissage des bus.
Ainsi la plateforme aéroportuaire bénéficie de toutes les retombées économiques du transport des passagers allant de Paris à l'aéroport.

L'article 4 du contrat du 23 septembre 2010 précise que sont prévus deux types de courses dont les horaires sont fixés soit en considération de l'obligation de service public relative à la ligne régulière, soit en fonction des plans de vol des compagnies aériennes desservant l'aéroport (voir les horaires mentionnés à l'annexe 18).

Il résulte de ce qui précède, qu'en sa qualité d'autorité organisatrice de transport de la ligne de service public reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris, le SMABT remplit les conditions auxquelles l'article L.3111-18 du code des transports et l'article 31-15 du décret n°85-891 du 16 août 1985, relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, subordonnent la faculté, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, d'interdire ou de limiter tout service assurant une liaison entre deux arrêts distants de 100 kilomètres ou moins, telle que celle déclarée le 2 mars 2016 par la société Frethelle SARL (Annexe 10) entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et la « Gare de Gallieni – 28 Av. du Général de Gaulle à Bagnolet (93)» qui est similaire à la ligne de service public déjà assurée par le délégataire du service public d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire de Beauvais-Tillé.

En effet, conformément aux dispositions de l'article 31-1 paragraphe 14 du décret n°85-891 du 16 août 1985 modifié, la ligne d'autocar concurrente susvisée entre bien dans la catégorie des liaisons similaires dans la mesure où son origine est fixée à l'aéroport de Beauvais-Tillé tandis que sa destination se situe bien dans un rayon de 10 km autour de l'arrêt Porte Maillot – Paris 17ème arrondissement (Annexe 13 et point 21 de la Décision n°2015-039 de l'ARAFER du 21 octobre 2015 portant adoption des lignes directrices relatives à l'instruction des demandes d'interdiction ou de limitation des services routiers sur les liaisons régulières interurbaines par autocars inférieures ou égales à 100 km).

*

* *

Annexe 2

Délibération du comité syndical

du 25 avril 2016

smabt
SYNDICAT MIXTE DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ

SYNDICAT MIXTE DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBERATIONS

DU COMITÉ SYNDICAL
Session du 25 avril 2016

Le comité syndical dûment convoqué par sa présidente par lettre en date du 12 avril 2016,

En présence de 10 des 12 membres du comité syndical :

Le quorum et les délégations de vote ayant été vérifiés,

7 membres titulaires :

M. Bruno MARCHETTI, M. Jacques DORIDAM, M. Gilles BOITEL, Mme Chanez HERBANNE, M. Daniel LECA, Mme Anne FUMERY, M. Alain LETELLIER

3 membres suppléants :

M. Jean-Luc BOURGEOIS	suppléant de	Mme Caroline CAYEUX
M. Jean CAUWEL	suppléant de	M. Gérald DARMANIN
Mme Claire MARAIS-BEUIL	suppléant de	M. Philippe EYMERY

2 membres titulaires ayant donné pouvoir :

M. Edouard COURTIAL ayant donné pouvoir à M. Alain LETELLIER
M. Frans DESMEDT ayant donné pouvoir à Mme Anne FUMERY

DÉPOSÉ
A LA PRÉFECTURE DE L'OISE
LE 25 AVR. 2016

R.F.

En présence également d'un membre suppléant suivant :

M. Dominique DEVILLERS suppléant de M. Jacques DORIDAM

Etaient excusés :

Mme Caroline CAYEUX, M. Jean-Luc SAUVE, M. Jean-Charles PAILLART, M. Gérald DARMANIN, M. Alexis MANCEL, Mme Nathalie LEBAS, M. Philippe EYMERY, M. Edouard COURTIAL, Mme Nicole COLIN, M. Patrice MARCHAND, M. Frans DESMEDT, Mme Martine BORGOO, M. Eric DE VALROGER.

Délibérant conformément à la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code des Transports ;

Vu la décision du ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables notifiée le 31 décembre 2007 au préfet de la région Picardie, de déléguer la compétence de l'Etat au Syndicat pour organiser et mettre en œuvre l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris ;

Vu les déclarations de liaison par autocar inférieures ou égales à 100 kilomètres déposées auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) par deux compagnies, la société FRETHELLE le 2 mars dernier et la société FLIXBUS le 23 mars dernier, entre la gare routière de l'aéroport de Beauvais-Tillé et différents points d'arrêts dans Paris et sa proche banlieue ;

Vu le titre 6 de la convention de délégation de service public accordée à la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) relatif à l'exploitation de la ligne de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais Tillé à Paris ;

Conformément aux dispositions de l'article 31-12 du décret n°85-891 du 16 août 1985 modifié ;

A délibéré sur le **rapport CS SMABT 2016 – 04/25-01 relatif aux Projets de décisions d'interdiction de liaison concurrente Paris – Beauvais.**

Considérant qu'en raison de son caractère indissociable du fonctionnement de l'aéroport qu'elle dessert, l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris par autocar, dont le SMABT est l'autorité organisatrice, a été intégrée au périmètre de la délégation de service public de l'exploitation de l'aéroport attribuée à la SAGEB ;

Considérant que, compte tenu des horaires, des fréquences journalières, du temps de parcours et de la situation géographique depuis et vers Paris des liaisons proposées, les services déclarés par les sociétés FRETHELLE et FLIXBUS sont similaires et donc substituables au service public de transport routier existant entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris ;

ADOPTE à l'unanimité les conclusions suivantes :

AUTORISE

- La Présidente à saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) afin de transmettre les projets de décisions d'interdiction d'exploiter une liaison par autocar inférieure à 100 km entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et différents points d'arrêts dans Paris et sa proche banlieue, annexés au présent rapport portant sur la société SARL FRETHELLE et la société SARL FLIXBUS.

- La Présidente, dès réception de l'avis de l'Arafer, de signer les décisions d'interdictions d'exploiter une liaison par autocar inférieure à 100 km entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris ou sa proche banlieue.

- La Présidente à saisir l'Arafer, afin de transmettre tout nouveau projet de décision d'interdiction d'exploiter des liaisons par autocar inférieures à 100 km à partir de l'aéroport de Beauvais-Tillé, dont le SMABT pourrait être saisi dans les prochains mois, la présidente s'engageant à informer les membres élus du comité syndical, au cours de la plus proche réunion du comité qui suivra, des éventuelles saisines en cours.

DÉPOSÉ
A LA PRÉFECTURE DE L'OISE
LE 25 AVR. 2016

Caroline CAYEUX
Sénatrice
Présidente du Syndicat mixte
de l'aéroport de Beauvais-Tillé

Annexe 3

Projet de décision d’interdiction

Arrêté n° portant interdiction d'exploiter une liaison par autocar inférieure à 100km entre l'Aéroport de Beauvais-Tillé et Bagnolet (gare routière Galliéni, 28 avenue du Général de Gaulle, 93170) par la société FRETHELLE

La Présidente du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais Tillé,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code des transports, notamment ses articles L.3111-17 à L.31111-21,

Vu le décret n°85-391 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, notamment ses articles 31-1 à 31-18,

Vu la décision du Ministre de l'Ecologie, du développement et de l'aménagement durables en date du 31 décembre 2007 notifiée au Préfet de la Région Picardie relative à la délégation de compétence accordée au Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé pour organiser et mettre en œuvre l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris,

Vu la convention de délégation de service public conclue entre le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) et la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) ayant pour objet l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire de Beauvais-Tillé et des liaisons par autocar entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris,

Vu la déclaration de la société FRETHELLE enregistrée par l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières le 2 mars 2016 sous le numéro D2016 - 032, portant sur la création d'un service régulier interurbain de liaison routière par autocar inférieure à 100 kilomètres, entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Bagnolet (gare routière Galliéni, 28 avenue du Général de Gaulle, 93170),

Vu la délibération du SMABT en date du 25 avril 2016, autorisant la Présidente à saisir l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières afin de transmettre le projet de décision d'interdiction d'exploiter une liaison par autocar inférieure à 100 km entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Bagnolet (gare routière Galliéni, 28 avenue du Général de Gaulle, 93170) par la société FRETHELLE, et à signer la décision d'interdiction s'y rapportant,

Vu l'avis n°X du … de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (Arafer) réceptionné le …par le SMABT concernant le projet d'interdiction d'exploiter le service susvisé

déclaré par la société FRETHELLE sur la liaison entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Bagnolet (gare routière Galliéni, 28 avenue du Général de Gaulle, 93170) dont le SMABT l'a saisi le …

Considérant qu'en raison de son caractère indissociable du fonctionnement de l'aéroport qu'elle dessert, l'exploitation de la ligne d'intérêt national de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris par autocar, dont le SMABT est l'autorité organisatrice, a été intégrée au périmètre de la délégation de service public de l'exploitation de l'aéroport attribuée à la société SAGEB ;

Considérant que la liaison déclarée par la société FRETHELLE constitue une liaison similaire au service exploité par la SAGEB, dès lors qu'elle comporte la même origine que ce dernier ainsi qu'une destination située à une distance mesurée en ligne droite de moins de 10 km de celle dudit service ;

Considérant que, compte tenu des horaires, des fréquences journalières, du temps de parcours et de la situation géographique des points de départ et d'arrivée de la liaison déclarée par la société FRETHELLE auprès de l'Arafer le 2 mars 2016, ainsi que de l'étendue de la zone de chalandise du service public de transport routier existant entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris, la nouvelle liaison envisagée est, pour l'ensemble des horaires envisagés, substituable au service conventionné ;

Considérant qu'outre la liaison susvisée, la société FRETHELLE a déclaré sept autres liaisons régulières interurbaines par autocar inférieures à 100 km au départ de l'aéroport de Beauvais-Tillé et à destination de différents points de Paris ou de sa proche banlieue ; que l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public doit être appréciée, en application de l'article L.3111-18 du code des transports, en tenant compte de l'ensemble des services déclarés par la société FRETHELLE ; Considérant que l'exploitation de ce service est susceptible d'occasionner au délégataire du service public de l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé des pertes de recettes représentant plus de 35% du chiffre d'affaires actuel du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris et plus de 16% du chiffre d'affaires tiré de l'ensemble des activités de la plate-forme aéroportuaire ;

Considérant que le SMABT ne verse aucune compensation tarifaire, ni de subvention de fonctionnement au délégataire du service public de l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé, que ce soit au titre de la ligne de transport reliant la plate-forme aéroportuaire à Paris ou au titre des autres activités de service public dont il a la charge ;

Considérant que, dans ces conditions et eu égard à leur importance, les pertes de recettes qu'entraînerait pour le délégataire la création du service de transport déclaré par la société FRETHELLE porterait une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la convention de délégation de service public de l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé, à laquelle aucune mesure de limitation pertinente du nouveau service envisagé ne serait susceptible de faire obstacle ;

ARRETE

Article 1er : Le service régulier interurbain de liaison routière par autocar inférieure à 100 kilomètres, entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Bagnolet (gare routière Galliéni, 28 avenue du Général de Gaulle, 93170), déclaré par la société FRETHELLE auprès de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières le 2 mars 2016, sous le numéro D2016 - 032, est interdit.

Article 2 : Le présent arrêté entre en vigueur à compter de sa publication sur le site internet de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières conformément à l'article 31-17 du décret susvisé et sa transmission au représentant de l'Etat dans le département, ainsi que de sa notification à la société FRETHELLE.

Article 3 : Le présent arrêté sera publié et notifié à la société FRETHELLE par le SMABT puis transmis à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en vue de sa publication sur son site internet conformément à l'article 31-17 du décret susvisé.

A Beauvais, le

Caroline CAYEUX
Sénatrice
Présidente du Syndicat Mixte
de l'Aéroport de Beauvais-Tillé

Annexe 4

Statuts du SMABT

STATUTS DU SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

ARTICLE 1 – COMPOSITION

Il est formé un syndicat mixte entre :

- La région Picardie,
- le département de l'Oise,
- La Communauté d'Agglomération du Beauvaisis

Ce Syndicat mixte est un établissement public en vertu de l'article L.5721-1 du Code général des Collectivités Territoriales. Il est soumis aux dispositions des articles L.5721-2 à L.5722-8 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT).

ARTICLE 2 – DÉNOMINATION

Le Syndicat mixte prend la dénomination de « Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé, et sera dénommé ci-après le « Syndicat mixte ».

ARTICLE 3 – SIÈGE DE L'ÉTABLISSEMENT

Le siège de l'établissement est situé lors de sa création dans les locaux de l'aéroport. Tout changement fera l'objet d'une décision du comité syndical.

Toutefois les réunions peuvent se tenir en tout autre endroit, sur décision du Président.

ARTICLE 4 – OBJET

Le Syndicat mixte a pour objet l'acquisition, l'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

ARTICLE 5 – DURÉE

L'établissement est créé pour une durée illimitée. Il peut toutefois être dissous dans les conditions prévues à l'article L.5721-7 et suivants du CGCT.

ARTICLE 6 – PROCÉDURE D'ADHÉSION OU DE RETRAIT DU SYNDICAT MIXTE

L'adhésion d'un nouveau membre et le retrait d'un membre, du Syndicat mixte, sont autorisés après réalisation des conditions cumulatives suivantes :

- Exposé des motivations justifiant l'entrée ou le départ du Syndicat mixte, en comité syndical
- Adoption de la décision à l'unanimité des suffrages exprimés du comité syndical
- Notification de la décision du Comité syndical aux exécutifs des organismes membres du Syndicat mixte

Les conséquences du retrait du Syndicat mixte sont réglées aux articles L.5721-6-2 et suivants du code général des collectivités territoriales

ARTICLE 7 – MISSIONS ET COMPÉTENCES

7-1 Compétence territoriale

Le territoire d'intervention du Syndicat s'étend au ressort territorial lié au développement et à la gestion de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

7-2 Compétence du Syndicat mixte

Le Syndicat mixte est chargé de l'aménagement, de l'entretien de la gestion de l'aérodrome de Beauvais-Tillé dont la propriété lui est transférée par l'Etat.

Le syndicat mixte peut également demander à l'Etat d'assurer l'organisation et la mise en œuvre d'un service de transport routier de personne d'intérêt national pour assurer la desserte de l'aéroport, sous réserve de l'accord des régions ou des départements concernés[1].

Pour veiller à un développement durable de l'aéroport dans le respect de l'environnement et des populations, le syndicat pourra accorder son soutien financier aux communes voisines de la plateforme et aux riverains.

ARTICLE 8 – ORGANISATION GÉNÉRALE

Article 8 – 1 – Le comité syndical

Article 8 – 1 – 1 – Composition

Le Syndicat mixte est administré par un comité syndical composé de délégués désignés par les collectivités adhérentes.

Le comité syndical administre par ses délibérations le Syndicat mixte. Il dispose d'une compétence générale pour gérer l'ensemble des activités du Syndicat et prendre notamment toutes les décisions se rapportant au vote du budget.

A la création du syndicat, la répartition des sièges au sein du comité syndical est fixée comme suit :

- 4 membres et leur suppléant respectif pour le Conseil régional de Picardie
- 4 membres et leur suppléant respectif pour le Conseil général de l'Oise
- 4 membres et leur suppléant respectif pour la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis

Le ou les délégués au comité syndical et les suppléants sont élus en leur sein par chacune des assemblées délibérantes des collectivités publiques adhérentes.

La durée du mandat de chaque délégué suit celle du mandat au titre duquel il siège. Les membres sortants sont rééligibles. Ce mandat expire lors de la première réunion du comité syndical qui suit le renouvellement général des désignations des délégués par les assemblées délibérantes concernées.

En cas de vacance d'un siège réservé à une collectivité, l'assemblée délibérante procède à une nouvelle désignation dans un délai d'un mois suivant la date à laquelle la vacance a été constatée.

8 – 1 – 2 – Fonctionnement

8 – 1 – 2 – 1 – Sessions

Le comité syndical se réunit en session ordinaire au moins une fois par semestre sur convocation du Président, adressée par tout moyen vérifiable à chacun des membres, au moins dix jours calendaires avant la date de la réunion.

Un ordre du jour relatif aux affaires soumises au vote ainsi que les rapports de présentation des délibérations doivent être adressées au moins cinq jours calendaires avant la date de la réunion, aux membres du comité syndical.

Le comité syndical se réunit en session extraordinaire à la demande d'au moins 4 de ses membres. Les séances du comité syndical sont publiques sauf décision motivée de huis clos prise à la majorité de ses membres.

Le comité syndical peut former, pour l'exercice d'une ou plusieurs compétences, des commissions chargées d'étudier et de préparer ses décisions.

8 – 1 – 2 – 2 – Débats et délibérations

Le comité ne délibère valablement que lorsque la majorité de ses membres en exercice est présente.

Toutefois, si le quorum n'est pas atteint, le comité syndical est convoqué à au moins trois jours d'intervalle. Il délibère alors valablement sans condition de quorum.

Un membre titulaire empêché d'assister à une séance peut :

- Soit être représenté par son suppléant
- Soit donner à un membre du comité syndical de son choix, pouvoir écrit de voter en son nom.

Un membre ne peut être porteur que d'un seul pouvoir. Le pouvoir est toujours révocable.

Les séances sont présidées par le Président ou, s'il est empêché, par un vice-président dans l'ordre des nominations.

Au début de chaque séance, le comité syndical nomme un secrétaire de séance.

Toutes les délibérations sont prises à la majorité qualifiée des suffrages exprimés quelle qu'en soit leur nature.

Les votes au sein du comité syndical sont comptabilisés à raison de 1 voix par membre délibérant.

Le vote a lieu au scrutin public à main levée. Le procès-verbal des délibérations comporte le nom des votants et l'indication du sens de leur vote.

Toutefois, il est voté au scrutin secret :

- Lorsqu'au moins 4 membres le demandent
- Pour l'élection du Bureau

Les délibérations sont signées par le Président ou son représentant, puis transmises aux membres titulaires et suppléants du comité syndical.

Les délibérations font l'objet de la publicité réglementaire prévue par les textes en vigueur.

Toute personne physique ou morale peut demander communication sans déplacement de copie des procès-verbaux du comité syndical, des budgets et des arrêtés du président du syndicat conformément à l'article L.5721-6 du code général des collectivités territoriales.

8 – 1 – 2 – 3 – Règlement intérieur

Le comité syndical établit un règlement intérieur précisant les modalités de son fonctionnement.

8 – 2 – Le Bureau

Le Bureau est composé du Président et des Vice-présidents, élus au sein du comité syndical au scrutin secret à raison d'une voix par membre, pour un mandat de trois ans renouvelable.

Pour chaque élection, si aucun des candidats n'a obtenu la majorité absolue à la fin du premier tour de scrutin, il est procédé à un deuxième tour de scrutin et l'élection a lieu à la majorité relative. En cas d'égalité des voix, le candidat le plus âgé est déclaré élu.

Le Bureau exerce les attributions qui pourront lui être déléguées par le comité syndical, à l'exception des délibérations budgétaires qui relèvent du seul comité syndical (cf. l'article 8-1-1 du présent statut).

Les réunions du Bureau ne sont pas publiques.

Le Bureau rend compte de ses décisions à chaque séance du comité syndical.

8 – 3 – Le Président

Le Président convoque les différentes sessions du comité syndical et arrête l'ordre du jour. Il ouvre la séance après s'être assuré des conditions de quorum, dirige les débats et les déclare clos lorsque l'ordre du jour est épuisé.

Le Président a seul la police de l'assemblée.

Il assure les tâches exécutives sur délégation du comité syndical.

Le Président est assisté des vice-présidents. Leur nombre est fixé par le comité syndical.

Le président peut déléguer, sous sa surveillance et sa responsabilité, l'exercice d'une partie de ses fonctions aux vice-présidents.

Il peut également donner, sous sa surveillance et sa responsabilité, par arrêté, délégation de signature au directeur.

ARTICLE 9 – MODIFICATIONS STATUTAIRES

Toute décision de modification statutaire, autre que celle prévue à l'article 6, doit être votée à la majorité des quatre cinquièmes (l'article L.5721-2-1 du Code Général des Collectivités Territoriales autorisant l'établissement d'une procédure spécifique inscrite dans les statuts).

ARTICLE 10 – MOYENS

Pour son fonctionnement, le Syndicat mixte donne la priorité à la mutualisation des moyens, humains et techniques, existant chez ses membres, en application de l'article L.5721-9 du CGCT.

Il peut également se doter de moyens humains, matériels, immobiliers nécessaires à l'exercice de ses compétences.

ARTICLE 11 – DISPOSITIONS FINANCIÈRES

11-1- Comptable compétent

Le comptable public du syndicat mixte est le Payeur départemental de l'Oise.

11-2- Répartition des charges

Les charges sont, quelle que soit leur nature, réparties comme suit :

- 38% à la charge du conseil régional de Picardie
- 38 % à la charge du conseil général de l'Oise
- 24 % à la charge de la communauté d'agglomération du Beauvaisis

11-3 Dépenses

11 – 3 – 1 Dépenses d'investissements

Ces dépenses comprennent :

- Les dépenses d'investissement (acquisition de matériels et d'équipements)
- Les dépenses afférentes aux actions réalisées par le Syndicat mixte

11 – 3 – 2 – Dépenses de fonctionnement

Le Syndicat mixte supporte :

- Les charges à caractère général
- Les charges de personnel et les frais assimilés
- Les autres charges de gestion

11 – 4 – Recettes

Les recettes du Syndicat mixte comprennent :

- Les redevances
- Le revenu des biens meubles ou immeubles appartenant au Syndicat mixte
- Les subventions
- Les fonds de participations et concours financiers divers
- Les dons et legs
- Le produit des emprunts que le Syndicat mixte sera autorisé à contracter
- Le produit de la vente des services faits par le Syndicat
- Toute autre ressource autorisée par la loi

ARTICLE 12 – ORGANISMES DE TRAVAIL CONSULTATIFS

Des organismes de travail consultatifs peuvent être mis en place en tant que de besoin sur décision du comité syndical.

Annexe 5

Délibération du comité syndical

du 7 juin 2007

DSP 22

CS SMABT 2007 - 06/07-1

SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

DÉPOSÉ A LA PRÉFECTURE DE L'OISE LE 19 JUIN 2007

Lors de sa réunion du **7 juin 2007**,

Le comité syndical dûment convoqué par son Président par lettre en date du 31 mai 2007,

Le quorum et les délégations de vote ayant été vérifiés,

En présence de 7 des 12 membres titulaires du comité syndical :

Mme Caroline CAYEUX, M. Bruno MARCHETTI, M. Arnaud CARON, Mme Béatrice LEJEUNE, M. Yves ROME, M. Georges BECQUERELLE, M. Henri BONAN,

En présence de :

M. Jean-Luc BOURGEOIS	suppléant de	M. Franck PIA
M. Jean-Charles PAILLART	suppléant de	Mme Marie-France CAYEUX
Mme Viviane CLAUX	suppléante de	M. Daniel BEURDELEY

En présence également des membres suppléants suivants :

M. Roger PRETESEILLE	suppléant de	Mme Caroline CAYEUX
Mme Fatima ABLA	suppléante de	M. Arnaud CARON,
M. Jean-Louis AUBRY	suppléant de	M. Henri BONAN

Etaient excusés :

Mme Marie-France CAYEUX, M. Franck PIA, M. Dominique DEVILLERS, M. Daniel BEURDELEY, M. Claude GEWERC, M. Philippe MASSEIN, M. Bertrand BRASSENS, M. Roger MENN, M. Gilles MASURE, M. Alain BLANCHARD et M. Gilles SEGUIN.

a délibéré conformément à l'article L.1411-4 du code général des collectivités territoriales, sur le rapport CS SMABT 2007 06/07-1 relatif à la :

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE A L'AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE / PRESENTATION DES CARACTERISTIQUES DES PRESTATIONS QUE DEVRA ASSURER LE DELEGATAIRE

AU VU de l'avis favorable exprimé par la commission consultative des services publics locaux de l'aéroport de Beauvis-Tillé consultée en présence de 10 de ses 11 membres sur le projet de délégation de service public, le 24 mai 2007.

APRES avoir entendu l'exposé du Président du syndicat mixte,

ADOPTE à l'unanimité par 9 voix pour et 1 abstention les conclusions suivantes :

- **ARRETE** le principe de la gestion déléguée de l'aéroport de Beauvais-Tillé sous forme de concession,

- **APPROUVE** le rapport ainsi que son annexe ci-jointe, décrivant les caractéristiques quantitatives et qualitatives de la concession,

- **COMPLETE** le paragraphe 2-7 de l'annexe précitée au rapport « Principes généraux du contrat » ainsi qu'il suit : ***« Le délégataire devra recueillir l'accord au S.M.A.B.T. sur l'exploitation de lignes commerciales nouvelles ».***

- **AUTORISE** le Président du syndicat mixte à lancer la procédure de mise en concurrence conformément aux articles L.1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

Yves Rome

Yves ROME
Président du syndicat mixte
de l'aéroport de BEAUVAIS-TILLE

DÉPOSÉ
A LA PRÉFECTURE DE L'OISE
LE 19 JUIN 2007

Syndicat Mixte de l'Aéroport
de Beauvais-Tillé

DÉPOSÉ
A LA PRÉFECTURE DE L'OISE
LE 19 JUIN 2007

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

Rapport de présentation

SOMMAIRE

Préambule 3
Contexte général 3
Contexte contractuel 3
Développement de l'aéroport jusqu'en 2006 4
Objectifs futurs 4
Objet du présent rapport 4
Choix du mode de gestion 5
La régie 5
Le contrat de partenariat 5
Le marché public 6
La délégation de service public 7
Caractéristiques du contrat 8
Procédure à mettre en oeuvre 9

Préambule

Contexte général

Le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (ci-après le SMABT) s'est vu transférer par l'Etat, le 1er mars 2007, la propriété ainsi que les compétences d'aménagement, d'entretien et de gestion de l'aéroport de Beauvais-Tillé en application de l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, modifié par l'article 58 de la loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006.

Il convient de rappeler que par délibérations concordantes du conseil régional de Picardie, du conseil général de l'Oise et du conseil communautaire de la communauté d'agglomération du Beauvaisis, il a été procédé par délibération CS/SMABT 2006-10/24-1 du 24 octobre 2006 à la création du syndicat mixte au vu de l'arrêté préfectoral en date du 20 octobre 2006 l'autorisant.

En application de la loi du 13 août 2004 précitée, une convention de transfert de compétence et de patrimoine a été conclue entre le SMABT et l'Etat, le 1er mars 2007. Il en résulte que le SMABT se trouve depuis cette date substitué à l'Etat dans les droits et obligations de celui-ci depuis cette date pour l'exercice de ses nouvelles compétences, y compris dans le cadre des contrats conclus par l'Etat antérieurement à cette date.

C'est à ce titre que le SMABT exerce désormais les droits et obligations du concédant dans le cadre de la concession accordée à la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise actuellement en vigueur.

Contexte contractuel

L'aéroport de Beauvais- Tillé, créé en 1956, est exploité depuis le 1er janvier 1960 par la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise dans le cadre de divers régimes juridiques dont :

- Un contrat de concession entré en vigueur le 4 mai 2002 (date de publication au Journal Officiel de l'arrêté du 26 avril 2002 portant concession de l'aérodrome de Beauvais-Tillé à la CCI de l'Oise), ayant une durée de 5 ans, actuellement en vigueur.

En application des dispositions de l'article 28 VI-2° de la loi du 13 août 2004, la concession de 2002 a été prorogée portant son terme au 1er mars 2008.

Développement de l'aéroport jusqu'en 2006

Entre les années 60 et 1984, l'aéroport a connu un volume de trafic annuel fluctuant entre 100.000 et 200.000 passagers commerciaux. A partir de cette date, le trafic de l'aéroport a régulièrement baissé pour arriver à 64 000 passagers en 1996 (année de plus bas trafic depuis la création de l'aéroport).

En 1997, l'une des premières lignes low-cost en France a été ouverte par Ryanair reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à celui de Dublin. Sous l'impulsion de cette compagnie, le trafic de l'aéroport a connu une très forte progression jusqu'en 2005. L'année 2006 fut celle de sa stabilisation, avec une croissance de 2%.

Objectifs futurs

La stratégie du SMABT basée sur un développement maîtrisé, respectueux de l'environnement intègre notamment trois éléments :

- développer le trafic dans la limite de 21 000 mouvements, maximum fixé par le Plan d'Exposition au Bruit, à l'horizon 2012 ;
- développer les retombées économiques en termes d'emplois directs et indirects liés à l'exploitation de la plateforme ainsi qu'en matière de tourisme et de zones d'activités ;
- intégrer la gestion de l'aéroport dans le cadre d'un plan environnemental, en cours d'élaboration.

Objet du présent rapport

L'article L. 1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit que « *les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux prévue à l'article L. 1413-1. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire* ».

Ainsi, l'objet du présent rapport est de définir les principales caractéristiques du contrat qui liera le SMABT au délégataire qui sera retenu à l'issue de la procédure prévue par les articles L. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, et qui aura pour objet l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

---

1 – rappel de la législation en matière de PEB
loi n°25-696 du 11 juillet 1985
loi n°99-588 du 12 juillet 1999
décret n°2002-626 du 26 avril 2002

Ainsi, le présent rapport présente :

- les différents modes de gestion qui ont été envisagés, afin d'indiquer précisément quels sont les motifs ayant amené le SMABT à retenir le principe d'une délégation de service public,
- les principales caractéristiques du contrat à conclure, qui font, par ailleurs, l'objet d'une **annexe**.

Choix du mode de gestion

Les différents montages susceptibles d'être envisagés sont :

- La régie ;
- La convention de partenariat public privé ;
- Le marché public classique ;
- La convention de délégation de service public.

Chacun de ces montages fera l'objet, ci-après, d'une présentation synthétique.

La régie

L'exploitation en régie est le mode de gestion par lequel la collectivité publique prend directement en charge le financement des travaux, l'organisation et le fonctionnement du service. Ce mode d'exploitation suppose que la collectivité dispose des ressources et des compétences techniques pour organiser et gérer directement le service.

En ce qui concerne l'exploitation et la gestion de l'aéroport de Beauvais-Tillé, il s'agit d'un service public qui nécessite la mobilisation de compétences techniques particulières et diversifiées, une connaissance approfondie du secteur aéroportuaires et des typologies d'intervenants, publics et privés, qu'elles réunissent.

En outre, c'est une activité essentiellement commerciale.

Il ressort de ces éléments que le SMABT ne dispose pas, en propre, des compétences nécessaires à une gestion en régie de l'aéroport.

Dans ces conditions, cette solution semble devoir être écartée.

Le contrat de partenariat

Le contrat de partenariat, issu de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004, constitue une nouvelle catégorie de contrats administratifs permettant de confier « *à un tiers, pour une durée déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, une mission globale relative au financement d'investissements immatériels, d'ouvrages ou d'équipements nécessaires au service public, à la construction ou transformation des ouvrages ou équipements, ainsi qu'à leur entretien, leur maintenance, leur exploitation ou leur gestion, et le cas échéant, à d'autres prestations de services concourant à l'exercice,*

par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée » (article L. 1414-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT).

La collectivité territoriale ne peut librement recourir à ce type de contrat. En effet, elle doit préalablement établir que compte tenu de la complexité du projet, elle « *n'est pas objectivement en mesure de définir seule et à l'avance les moyens techniques pouvant répondre à ses besoins ou d'établir le montage financier ou juridique du projet, ou bien que le projet présente un caractère d'urgence* » (article L. 1414-2 du CGCT).

En outre, la collectivité doit exposer précisément « *les motifs à caractère économique, financier, juridique et administratif, qui l'on conduite, après une analyse comparative, notamment en termes de coût global, de performance et de partage des risques, de différentes options, à retenir le projet envisagé et à décider de lancer une procédure de passation d'un contrat de partenariat* » (article L. 1414-2 du CGCT).

Le contrat de partenariat est dérogatoire aux principes de la commande publique et de la maîtrise d'ouvrage publique dans la mesure où le cocontractant assure la maîtrise d'ouvrage moyennant une rémunération par la personne publique, sous la forme de loyers, pendant toute la durée du contrat et pouvant comprendre une part variable liée à des objectifs de performance.

Un obstacle juridique nous laisse penser qu'un tel choix n'est pas possible dans le cas présent :

- les motifs permettant de recourir à cette forme de contrat impliquent une forte complexité du projet envisagé. Dans le cas présent, il n'apparaît pas que le projet envisagé entraîne une complexité de nature à justifier le recours au contrat de partenariat ;

De ce fait, le recours au contrat de partenariat doit être exclu.

Le marché public

Il est toujours possible d'envisager la voie d'un marché public « classique », de travaux, fournitures et services. Le mode de passation de ces marchés est prévu par le code des marchés publics. Le recours à un tel cadre contractuel n'apparaît toutefois pas opportun, pour plusieurs motifs :

- Le recours au marché public implique que le prestataire n'agisse pas pour son propre compte, mais pour celui de la collectivité, ce qui semble particulièrement compliqué dans le cas de tâches aussi diversifiées que celles inhérentes à l'activité de gestion et d'exploitation d'un aéroport;
- La part du prix du marché correspondant aux travaux réalisés par le prestataire doit être isolée de celle correspondant aux prestations de services, ce qui signifie que les travaux réalisés par le cocontractant devraient être payés par le SMABT dès réception de ceux-ci ;
- Les investissements restent, dans ce cadre, intégralement à la charge du SMABT ;

- La conclusion d'un tel marché public constituerait une dépense considérable pour le SMABT. En effet, la rémunération du prestataire serait intégralement assurée par le SMABT qui supporterait seul le risque commercial de l'exploitation de l'aéroport ;
- Bien que rien ne l'interdise, il n'est pas fait application, de manière générale, de ce modèle contractuel pour l'exploitation d'un aéroport d'envergure par les collectivités publiques en France.

Ce mode de gestion semble donc particulièrement inadapté, et doit donc être écarté.

La délégation de service public

Les conventions de délégation de service public sont règlementées depuis la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 dite « loi Sapin », codifiée aux articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

La convention de délégation de service public se définit, aux termes de l'article L.1411-1 dudit Code, de la manière suivante :

> « *Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service* ».

La gestion déléguée consiste à confier à un délégataire la gestion du service à ses risques et périls. Le délégataire est responsable de la continuité du service et de l'égalité des usagers.

La délégation de service public apparaît comme un outil particulièrement adapté à la gestion d'un aéroport. En effet, l'activité de gestion et d'exploitation d'un aéroport constitue indéniablement une activité de service public, qui peut être déléguée.

Plusieurs types de contrats de gestion déléguée existent.

En premier lieu, le contrat de gestion déléguée peut prendre la forme d'une **régie intéressée.** Dans ce type de contrat, le régisseur assure l'exploitation du service public, entretient une relation avec les usagers mais effectue des opérations de dépenses et de recettes pour le compte de la collectivité et perçoit une rémunération qui figure en dépenses dans le budget de la collectivité. Le régisseur n'exploite donc pas à ses risques et périls mais assume un aléa financier dans la mesure où sa rémunération est variable. Il est aujourd'hui risqué de mettre en place ce type de contrat, dans la mesure où d'une part, le risque effectivement supporté par le régisseur doit être suffisant pour éviter une requalification en marché public et d'autre part, l'articulation des responsabilités entre la collectivité délégante et de régisseur est toujours délicate à aménager en amont, puis à faire vivre dans la durée.

En second lieu, le contrat de gestion déléguée peut prendre la forme d'une **concession.** Dans ce contrat de délégation de service public, le délégataire a la charge d'établir les ouvrages pour lesquels il assure la maîtrise d'ouvrage et le financement, puis assure l'exploitation du service.

En troisième lieu, le contrat de gestion déléguée peut prendre la forme d'un **contrat d'affermage.** Cette forme de contrat est proche du contrat de concession mais s'en distingue par le fait que le fermier n'a pas à financer les ouvrages dits « de premier établissement » qui sont préexistants ou réalisés et financés par la collectivité délégante. Le fermier doit donc exploiter le service public et les ouvrages qui lui sont remis, et entretenir ces deniers.

Dans le cadre de ses obligations contractuelles, le délégataire est maître d'ouvrage des travaux qu'il est susceptible de réaliser car il agit, pour l'exécution de ses missions, pour son propre compte et non en qualité de mandataire de la collectivité.

Au plan de la mise en concurrence, la phase d'analyse des candidatures permet de sélectionner des candidats pouvant financièrement et techniquement assurer les missions qui seront confiées à l'exploitant. La phase de sélection des offres ouvre quant à elle de larges possibilités de négociations, permettant d'affiner au mieux les prestations attendues du délégataire.

Au regard de l'objet du contrat envisagé la concession constitue le cadre juridique le mieux adapté aux relations contractuelles telles qu'elles devront être mises en place entre le SMABT et le futur exploitant de l'aéroport.

Caractéristiques du contrat

Ainsi qu'il est décrit dans le document **annexé,** les caractéristiques des missions que devra assurer le délégataire sont schématiquement indiquées ci-dessous.

Dans le cadre du contrat de concession d'une durée de **quinze années,** le SMABT confiera notamment au délégataire les missions suivantes :

- l'entretien, la maintenance et l'exploitation de l'aéroport,
- la réalisation d'un certain nombre d'investissements et de travaux, conformément au plan pluriannuel d'investissements établi par le délégataire et soumis pour approbation au SMABT, plan qui pourra le cas échéant être amendé durant l'exécution du contrat. Ce plan comprendra notamment :
    - les investissements liés à la maintenance des installations ;
    - la réalisation d'infrastructures commerciales, en particulier une deuxième aérogare permettant de différencier le trafic « arrivée » et le trafic « départ » ;
    - l'adaptation des infrastructures aux prescriptions de la loi sur l'eau ;
    - la mise en place d'un système ILS de catégorie 3 et les travaux d'adaptation des pistes liés à la mise en place de ce système de navigation. ;

- l'exploitation de lignes d'autocars reliant l'aéroport à Paris, et à d'autres destinations en région Ile de France,

Le délégataire devra assurer en totalité les prestations nécessaires au bon fonctionnement des ouvrages. Il devra assurer aux usagers un service efficace et de qualité. Le délégataire s'engagera à assurer la continuité du service et le fonctionnement régulier et continu du service délégué, ainsi que l'égalité de tous les usagers.

Il devra assurer les relations nécessaires au bon fonctionnement de l'aéroport avec les autres autorités compétentes sur le site de l'aéroport (services compétents de l'Etat et Météo France).

Il devra également tenir compte de la présence, sur le site de l'aéroport, de deux aéroclubs ainsi que d'un certain nombre d'utilisateurs privés et entretenir avec leurs représentants des liens permettant de concilier aviation commerciale et aviation générale.

Il sera autorisé par le SMABT à percevoir directement auprès des usagers des taxes et redevances sur la base de tarifs fixés annuellement par le SMABT sur proposition du délégataire.

A la fin du contrat, le délégataire sera tenu de remettre gratuitement au SMABT, en état normal d'entretien et de fonctionnement, tous les ouvrages, les équipements, appareillages liés à l'exploitation de l'aéroport (biens dits « de retour »).

Le SMABT aura la faculté de reprendre contre indemnité, les ouvrages, équipements, appareillages et mobiliers, financés en tout ou partie par le délégataire et ne faisant pas partie intégrante du service (biens dits « de reprise »).

Le délégataire veillera à promouvoir une politique d'insertion sociale et professionnelle au profit des habitants et en particulier des jeunes du bassin de vie de l'aéroport et développera une politique commerciale favorisant l'usage de ce mode de transport par les habitants de la région notamment les jeunes scolaires, les retraités et les personnes âgées.

Procédure à mettre en oeuvre

L'attribution de la délégation de service public relève de la procédure prévue par la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 dite « loi Sapin » relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, codifiée aux articles L.1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

Les principales étapes de cette procédure sont chronologiquement les suivantes :

- **Délibération du Comité Syndical** sur le principe de la délégation de service public
  - Dès lors que la délibération sera devenue exécutoire, un **avis d'appel public à la concurrence** sera publié dans différents supports ;
- **Réception des candidatures**
- **Réunion(s) de la commission de délégation de service public** prévue par l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales pour :
  - Ouvrir les plis,
  - Examiner la recevabilité des candidatures,
  - Dresser la liste des candidats admis à présenter une offre.
- **Envoi aux candidats retenus d'un document présentant les caractéristiques qualitatives et quantitatives de la délégation,**
- **Réception des offres,**
- Réunion(s) de la commission de délégation de service public prévue par l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales pour :
  - Ouvrir les plis,
  - Examiner les offres,
  - Donner un avis sur les offres.
- **Négociation** entre l'exécutif du SMABT et un ou plusieurs candidats dont l'offre a été retenue,
- **Délibération du comité syndical** sur l'offre retenue et le contrat finalisé,
- **Signature du contrat.**

PROPOSITIONS

Au bénéfice des considérations ci-dessus exposées, je vous propose :

- d'arrêter le principe de la gestion déléguée de l'aéroport de Beauvais-Tillé sous forme de concession ;

- d'approuver le présent rapport ainsi que l'annexe décrivant les caractéristiques quantitatives et qualitatives de la convention ;

- de m'autoriser à lancer la procédure de mise en concurrence conformément aux articles L.1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

12 - v -1

Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé

DÉPOSÉ
A LA PRÉFECTURE DE L'OISE
LE 19 JUIN 2007
R.F.

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

Annexe au Rapport de présentation
Document Programme

SOMMAIRE

1. Objet 3

2. Conditions tenant à la délégation de service public de l'aéroport de Beauvais-Tillé 3

2.1. Descriptif du site 3

2.2. Descriptif technique synthétique de l'aéroport (à la date de la convention de transfert entre l'Etat et le Syndicat Mixte) 3

2.3. Activité de l'aéroport au cours de l'année 2006 4

2.4. Objet de la convention 4

2.5. Durée 5

2.6. Régime financier 5

2.7. Principes généraux du contrat 6

2.8. Obligations relatives à la réalisation et au financement des travaux 7

2.9. Fin du contrat 7

1. Objet

L'objet du présent document, établi en application de l'article L.1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, qui constitue une annexe au Rapport de présentation, est de **fixer les caractéristiques qualitatives et quantitatives de la convention de délégation de service public dont la conclusion est envisagée** pour l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé, ainsi que les modalités de lancement de la procédure de délégation de service public, applicable en l'espèce.

2. Conditions tenant à la délégation de service public de l'aéroport de Beauvais-Tillé

2.1. Descriptif du site

Périmètre délégué

Le périmètre délégué est celui mentionné dans la convention du 01 mars 2007 (en application de l'article L.221-1 du code de l'aviation civile

2.2. Descriptif technique synthétique de l'aéroport (à la date de la convention de transfert entre l'Etat et le Syndicat Mixte)

Outre les terrains, les principaux ouvrages aéroportuaires sont les suivants :

- Deux pistes revêtues,
- Une piste en herbe,
- Un parking pour avions accompagné des voies de circulation,
- Une aérogare principale et une salle d'arrivée,
- Des hangars à avions légers,
- Une station d'avitaillement.

2.3. Activité de l'aéroport au cours de l'année 2006

Classé parmi les 10 premiers aéroports français en termes de nombre de passagers, l'aéroport de Beauvais-Tillé profite de sa proximité avec la ville de Paris (située à 1 heure par l'autoroute).

Sur les années de 2000 à 2005, l'aéroport de Beauvais-Tillé a connu une croissance soutenue, avec un trafic multiplié par 4,7.

En 2006, le trafic de l'aéroport de Beauvais-Tillé s'est stabilisé à 1 887 971 passagers avec environ 13 000 mouvements commerciaux, soit l'un des ratios de passagers par mouvement les plus performants des aéroports français.

Le trafic repose sur la présence de 4 compagnies (Ryanair, Wizz Air, Central Wings, Blue Air) opérant sur 15 lignes.

Les aéroports desservis à partir de Beauvais-Tillé sont actuellement les suivants :

Stockholm – Varsovie – Lodz – Katowice – Budapest – Bucarest – Rome – Venise – Milan – Barcelone – Madrid – Porto – Dublin – Shannon – Glasgow.

L'activité de l'aéroport est très liée à celle de la compagnie aérienne Ryanair, qui, à elle seule, représentait 83 % du trafic passagers en 2005.

Il est fait observer, qu'aux 13.000 mouvements commerciaux déjà cités, 17.000 mouvements d'aviation générale en vol à vue et 4.000 mouvements d'aviation d'affaires et assimilés se sont déroulés en 2006 sur l'aéroport de Beauvais-Tillé.

2.4.Objet de la convention

Le SMABT, en confiant l'exploitation et l'entretien de l'aéroport de Beauvais-Tillé à un opérateur, délègue le service public industriel et commercial que constitue l'exploitation et la gestion de l'aéroport.

Le contrat aura pour objet l'exploitation, le développement et l'entretien de l'aéroport. Dans ce cadre, seront notamment confiées au délégataire les missions suivantes :

- l'exploitation et l'entretien de l'aéroport ;
- l'exploitation des liaisons par autocar reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris et à d'autres destinations en région Ile de France ;
- la gestion du domaine public aéroportuaire inclus dans le périmètre mis à la disposition du délégataire ;
- le développement stratégique et commercial de l'aéroport d'une part dans le respect du plan environnemental et intégrant la démarche HQE, d'autre part dans la limite de 21.000 mouvements maximum fixés par le PEB à l'horizon 2012.

Par ailleurs, le futur délégataire établira un plan d'investissements nécessaires au développement de l'aéroport. Les investissements suivants sont, au minimum, à prévoir :

- les investissements liés à la maintenance des installations ;

- la réalisation d'infrastructures commerciales, en particulier une deuxième aérogare permettant de différencier le trafic « arrivée » et le trafic « départ » ;
- l'adaptation des infrastructures aux prescriptions de la loi sur l'eau.
- la mise en place d'un système ILS de catégorie 3 et les travaux d'adaptation des pistes liés à la mise en place de ce système de navigation ;

Des travaux ont déjà été engagés par l'actuel concessionnaire. D'autres le seront au cours de l'année 2007 et jusqu'au terme de l'actuelle concession. Le tableau du programme d'investissement approuvé à ce jour par le SMABT figure en annexe. Le futur délégataire devra ajuster le programme des investissements à réaliser.

2.5. Durée

Le contrat aura une durée de 15 années.

2.6. Régime financier

Le délégataire exploitera le service public industriel et commercial à ses risques et périls.

Recettes d'exploitation

Il sera autorisé par le SMABT à percevoir auprès des usagers des taxes et redevances sur la base de tarifs fixés annuellement par le SMABT sur proposition du délégataire.

Dans ce cadre, les recettes que le délégataire sera amené à percevoir sont essentiellement les suivantes :

Recettes aéronautiques :

- Redevances d'atterrissage,
- Redevances de balisage,
- Redevances de stationnement,
- Redevances passagers,
- Traitement fret,
- Autres prestations (handling)

Les frais inhérents au service de sureté/sécurité font l'objet d'un dispositif spécifique au travers de la taxe d'aéroport.

Recettes extra aéronautiques :

- Recettes des parkings,
- Redevances domaniales,
- Recettes de transport de voyageurs par car entre Paris et l'aéroport.
- Publicité / Droit à l'image.

Redevance versée au SMABT

Le délégataire versera au SMABT une redevance en application de l'article L. 2125-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

2.7. Principes généraux du contrat (CS SMABT 7/06/2007)

Le délégataire devra assurer en totalité les prestations et missions nécessaires au bon fonctionnement de l'aéroport. Il devra assurer aux usagers un service efficace et de qualité tant en ce qui concerne les missions décrites au point 2.4 que pour les prestations qui en découlent.

Il devra exploiter le service en professionnel compétent. Il devra obtenir l'agrément de la DGAC en tant que tiers exploitant.

Il devra assurer les relations nécessaires au bon fonctionnement de l'aéroport avec les autres autorités compétentes sur le site de l'aéroport (services compétents de l'Etat et Météo France).

Il devra également tenir compte de la présence, sur le site de l'aéroport, de deux aéroclubs ainsi que d'un certain nombre d'utilisateurs privés et entretenir avec leurs représentants des liens permettant de concilier aviation commerciale et aviation générale.

Le délégataire disposera d'une liberté pour l'organisation de son exploitation, sans préjudice des droits de contrôle du SMABT, et sous réserve du strict respect du contrat, de toutes prescriptions que le SMABT pourrait à tout moment imposer en considération de la préservation de l'intérêt public et des principes de continuité et de mutabilité du service, ainsi que d'égalité des usagers.

Le délégataire s'engagera à assurer la continuité et le fonctionnement régulier du service délégué.

Le délégataire devra assurer l'égalité de tous les usagers.

Le délégataire s'engagera à assurer la sécurité des usagers de l'aéroport et sera seul responsable de toute contravention ou autre action qui pourrait être constatées par quelque autorité que ce soit à l'occasion de l'exploitation du service qui lui est confié. D'une manière générale, il fera son affaire de l'ensemble des risques et litiges directement ou indirectement liés à l'exploitation et toutes conséquences.

L'exploitation des ouvrages devra se faire dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables à ce type d'activité. Au titre du décret 2006-827 du 10 juillet 2006, complété par l'arrêté du 8 septembre 2006, l'exploitant devra déposer auprès de la DGAC un manuel d'aérodrome visant à l'obtention d'un certificat de sécurité aéroportuaire et assurer la continuité avec le certificat en cours d'obtention par le concessionnaire actuel.

Le délégataire pourra être requis de mettre en service des ouvrages et installations supplémentaires ou de supprimer soit momentanément, soit définitivement, une partie de ceux existants.

Le délégataire assurera à sa charge l'entretien courant des ouvrages, équipements et installations afin de les maintenir en bon état de fonctionnement, de propreté et de salubrité.

Le délégataire aura en permanence la responsabilité de la sécurité et de la surveillance de l'aéroport. Il fera son affaire de tout litige ou contestation survenant et dont l'origine serait liée à l'exploitation et à la gestion de l'ouvrage. Il souscrira en conséquence des contrats d'assurance comportant les garanties adaptées.

Le délégataire devra le cas échéant reprendre, en application de l'article L.122-12 du Code du travail, le personnel de l'exploitant actuel. Il devra recruter, former et gérer le personnel nécessaire au bon fonctionnement de l'ouvrage et à l'exécution des missions qui lui sont confiées. Ce personnel demeurera placé sous son autorité et agira sous sa seule responsabilité.

Conformément à la législation en vigueur, le délégataire devra fournir chaque année, notamment, un compte rendu technique et financier de son activité. Les modalités d'exercice du contrôle par le SMABT seront fixées dans le contrat.

Le délégataire devra recueillir l'accord au SMABT sur l'exploitation de lignes commerciales nouvelles.

2.8. Obligations relatives à la réalisation et au financement des travaux

Le délégataire aura pour mission de concevoir, financer et réaliser les investissements fixés dans le cadre du programme pluriannuel d'investissements susmentionné.

Le délégataire, en sa qualité de maître d'ouvrage, exécutera les travaux sous sa responsabilité et à ses frais.

Le SMABT pourra contribuer, sous certaines conditions, au financement du programme pluriannuel d'investissements.

Le délégataire contractera tout contrat d'assurance nécessaire dans le cadre de la réalisation de ces travaux.

2.9. Fin du contrat

A la fin du contrat, le délégataire sera tenu de remettre gratuitement au SMABT, en état normal d'entretien et de fonctionnement, tous les ouvrages, les équipements, appareillages liés à l'exploitation de l'aéroport (biens dits « de retour »).

Le SMABT aura la faculté de reprendre contre indemnité, les ouvrages, équipements, appareillages et mobiliers, financés en tout ou partie par le délégataire et ne faisant pas partie intégrante du service (biens dits « de reprise »).

Annexe 6

Décision du 31 décembre 2007

Délégation de compétence de l'Etat auprès du SMABT

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT
ET DE L'AMENAGEMENT DURABLES

S.G.A.R.
Arrivé le : 31 DEC. 2007
Transmis le :
Pour attribution :
Pour information :

direction générale de la Mer et des Transports

direction des Transports ferroviaires et collectifs

sous-direction des Services de Transports ferroviaires et collectifs

SFC1

La Défense, le

Nos réf. :
Vos réf. : SGAR
Affaire suivie par :
Annette GOGNEAU
Tél. : 01 40 81 17 14 – Fax : 01 40 81 16 40
Courriel : annette.gogneau@equipement.gouv.fr

le ministre d'Etat, ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables

à

Monsieur le Préfet de la Région Picardie
Secrétariat général pour les affaires régionales

Objet : liaison routière entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris

Par courrier du 10 décembre dernier, vous m'avez transmis la demande du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé sollicitant une délégation de compétence de l'Etat pour l'organisation d'une liaison routière entre cet aéroport et Paris, accompagnée d'un avis favorable de votre part.

Cette liaison sera conventionnée par le Syndicat mixte dans le cadre de la délégation de service public concernant la gestion des infrastructures de l'aéroport, en accord avec le Département de l'Oise et le Syndicat des transports d'Ile-de-France. Elle sera effectuée au moyen d'autocars sans arrêt intermédiaire entre l'aéroport et Paris (porte Maillot).

Après examen de l'ensemble des éléments transmis, je donne mon accord pour qu'en application des dispositions de l'article 31 du décret n° 85-891 du 16 août 1985, cette liaison soit, pendant une durée maximale de 15 ans, organisée par le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Il appartiendra au Syndicat mixte de m'adresser, avant la fin des trois premières années de fonctionnement, un bilan de l'opération.

Pour le Ministre et par délégation
Pour le Directeur Général de la Mer et des Transports
Le Directeur des transports ferroviaires et collectifs

Patrick VIEU

Copie à : M. le directeur régional de l'équipement de Picardie

Annexe 7

Délibération du comité syndical

du 25 février 2008

SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU COMITE SYNDICAL

Lors de sa réunion du **25 février 2008**,

Le comité syndical dûment convoqué par son Président par lettre en date du 08 février 2008,

Le quorum et les délégations de vote ayant été vérifiés,

En présence de 9 des 12 membres titulaires du comité syndical :

Mme Caroline CAYEUX, Mme Marie-France CAYEUX, M. Bruno MARCHETTI, M. Daniel BEURDELEY M. Claude GEWERC, Mme Béatrice LEJEUNE, M. Yves ROME, M. Georges BECQUERELLE, M. Henri BONAN,

En présence des membres suppléants à voix délibérative suivants :

Mme Fatima ABLA	suppléante de	M. Arnaud CARON
M. Jean-Luc BOURGEOIS	suppléant de	M. Franck PIA

En présence également des membres suppléants sans voix délibérative suivants :

M. Roger PRETESEILLE	suppléant de	Mme Caroline CAYEUX
M. Bertrand BRASSENS	suppléant de	M. Yves ROME
M. Jean-Louis AUBRY	suppléant de	M. Henri BONAN

Etaient excusés :

M. Arnaud CARON, M. Franck PIA, M Alain BLANCHARD, M. Jean-Charles PAILLART, M. Dominique DEVILLERS, Mme Viviane CLAUX, M. Gilles SEGUIN, M. Philippe MASSEIN, M. Roger MENN, M. Gilles MASURE.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment ses articles L. 1411-1 et suivants,

VU la loi n° 95-127 du 8 février 1995 relative aux marchés publics et délégations de service public,

VU la délibération CS/SMABT 2007 - 05/03-1 du conseil syndical du SMABT du 3 mai 2007, créant par référence à l'article L.1413-1 du code général des collectivités territoriales, la commission consultative des services publics locaux du syndicat mixte de l'aéroport de BEAUVAIS-TILLE, en fixant la composition et autorisant le Président du syndicat mixte à saisir ladite commission pour la consulter sur le projet de délégation de service public relatif à la gestion de l'exploitation de l'aéroport de BEAUVAIS-TILLE.

VU la délibération du conseil syndical du SMABT lors de sa séance du 7 juin 2007 portant approbation du principe de la délégation du service public **pour l'exploitation « de la plateforme aéroportuaire de Beauvais et à titre accessoire, l'exploitation de la ligne d'autocars assurant la desserte de l'aéroport et reliant celui-ci à Paris ».**

VU l'appel à candidatures régulièrement publié,
VU le procès-verbal de la réunion de la commission de délégation de service public du 12 septembre 2007 et le rapport de ladite commission portant analyse des candidatures et arrêtant la liste des candidats admis à présenter une offre,

./...

VU le procès-verbal de la réunion de la commission de délégation de service public du 21 janvier 2008 et le rapport de ladite commission portant analyse des 4 offres remises et rendant un avis favorable à la poursuite de négociations avec deux des candidats ayant présenté une offre, soit les groupements « VINCI, Airports-VINCI, S.A-KEOLIS, GROUPE K FINANCE » et « CCIO-VEOLIA TRANSPORT »,

VU le rapport C.S SMABT 2008 02/25-1 établi par le Président du Syndicat Mixte sur le choix du concessionnaire et l'économie générale du contrat de délégation du service public **pour l'exploitation « de la plateforme aéroportuaire de Beauvais et à titre accessoire, l'exploitation de la ligne d'autocars assurant la desserte de l'aéroport et reliant celui-ci à Paris ».**

VU le projet de contrat de délégation du service public **pour l'exploitation « de la plateforme aéroportuaire de Beauvais et à titre accessoire, l'exploitation de la ligne d'autocars assurant la desserte de l'aéroport et reliant celui-ci à Paris » annexé à la présente délibération,**

Considérant qu'il résulte des négociations que l'offre négociée par le Président du Syndicat Mixte avec le groupement « CCIO-VEOLIA TRANSPORT » est la plus intéressante dans la mesure où elle est la plus à même d'assurer un développement maitrisé de l'aéroport respectueux de l'environnement,

Considérant que les négociations menées par le Président du Syndicat mixte avec le groupement « CCIO-VEOLIA TRANSPORT » ont conduit à l'établissement d'un projet de contrat de délégation qui est de nature à satisfaire tant à l'intérêt général poursuivi par le Syndicat Mixte qu'aux futurs usagers de l'Aéroport de Beauvais-Tillé, eu égard, d'une part, à la qualité du service public que le groupement « CCIO-VEOLIA TRANSPORT » s'engage à assurer et, d'autre part, aux conditions de l'équilibre financier qui ont été arrêtées sur la durée de la concession (15 ans),

Considérant que la participation du Syndicat mixte à verser au concessionnaire, et arrêtée – aux termes de la convention de concession susvisée – à la somme maximale de 14 500 000 € HT, trouve sa justification dans les obligations de service public mises à la charge du concessionnaire, lesquelles obligations font peser sur le concessionnaire une charge d'investissement telle que la rentabilité financière de l'opération ne serait pas de nature, sans cette participation du Syndicat mixte, à assurer une rémunération raisonnable dudit concessionnaire.

VU le rapport du Président du Syndicat mixte et ses annexes :

APRES EN AVOIR DELIBERE

ADOPTE à l'unanimité le dispositif suivant :

I

- **DESIGNE**, en qualité de délégataire du service public **pour l'exploitation « de la plateforme aéroportuaire de Beauvais et à titre accessoire, l'exploitation de la ligne d'autocars assurant la desserte de l'aéroport et reliant celui-ci à Paris »**, le groupement constitué de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise et de la société VEOLIA TRANSPORT.

- **APPROUVE,** le contrat de délégation y afférent, ci-annexé, et autorise le Président du Syndicat mixte à le signer.

- **DIT**, que la participation du Syndicat Mixte à verser au concessionnaire sera inscrite au budget du Syndicat et versée au concessionnaire conformément aux modalités fixées à l'article 79 du contrat de délégation précité et son annexe 14.

- **PRECISE,** nonobstant l'autorisation donnée au président du Syndicat mixte de signer le contrat de délégation avec le groupement précité, applicable dès que la présente délibération aura revêtu un caractère exécutoire que celle-ci ne pourra intervenir qu'après que l'assemblée générale de la CCIO aura habilité son Président à signer ledit contrat dans l'attente de la constitution de la société ad'hoc et de son agrément par la direction générale de l'aviation civile.

- **APPROUVE ET AUTORISE,** par conséquent le Président du Syndicat mixte à signer l'avenant joint en annexe prolongeant de trois mois la durée du contrat de concession actuellement en vigueur.

II

- **SUBORDONNE** toutefois, compte tenu de la requête en référé précontractuel introduite par le groupement Galaxy Management Services/ GTS, la signature du nouveau contrat de délégation de service public à la décision du juge des référés, dans les conditions suivantes :

- En cas d'échec du référé précontractuel du groupement précité,application des conclusions énumérées au I de la présente délibération.

- En cas de succès du référé précontractuel du groupement Galaxy Management Services/ GTS.

- **HABILITE,** le Président du Syndicat à se pouvoir en cassation et à confier la défense des intêrets du Syndicat à un avocat inscrit au Conseil d'Etat.

- **APPROUVE et AUTORISE** le Président du Syndicat mixte à prolonger par voie d'avenant joint en annexe **1** et conformément à l'article L 1411-2 du code général des collectivités territoriales, la durée du contrat de concession actuellement en vigueur, d'une durée de trois mois, délai dans lequel la commission de délégation de service public du syndicat mixte pourra être saisie d'un projet d'avenant de prolongation portant sur une durée totale de douze mois (incluant les trois premiers mois), délai nécessaire à la conclusion du nouveau contrat de délégation de service public qui pourrait être réduit en cas de succès du pourvoi en cassation du syndicat mixte.

- **AUTORISE,** le cas échéant, le Président du syndicat mixte à régler sur le budget du syndicat les différents honoraires découlant du présent rapport et en tant que de besoin à verser au conseil du syndicat des avances ou provisions sur honoraires.

- **PREND NOTE,** que le dispositif ainsi envisagé constitue un ensemble de mesures de sauvegarde rendues obligatoires par la circonstance qu'entre le 25 février et le 1er mars, terme de l'actuelle concession, il ne sera pas possible compte tenu de l'article 8.1.2.1 des statuts du syndicat de convoquer un autre comité syndical.

DÉPOSÉ
A LA PRÉFECTURE DE L'OISE

LE 25 FEV. 2008

R.F.

Yves ROME
Président du syndicat mixte
de l'aéroport de BEAUVAIS-TILLE

Avenant
à la convention de concession
de l'aéroport de Beauvais-Tillé

ENTRE

Le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais – Tillé, sis dans les locaux du département de l'Oise, 1 rue Cambry BP 941 60024 BEAUVAIS Cedex, représenté par le Président du syndicat mixte,

ET

La Chambre de Commerce et de l'Industrie de l'Oise.

VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales et notamment son article 28 transférant, au plus tard le 1er janvier 2007, la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes civils appartenant à l'Etat aux collectivités territoriales ou à leurs groupements,

VU la loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 portant loi de finances rectificative pour 2006 et notamment son article 58 fixant la date du transfert des aérodromes civils appartenant à l'Etat aux collectivités territoriales au plus tard le **1er mars 2007**, et prorogeant jusqu'au 1er mars 2008 les délégations de service public venant à échéance au cours de l'année suivant le transfert de compétence,

VU le contrat de concession en date du 30 janvier 2002 intervenu entre l'Etat en qualité d'autorité concédante et la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise en qualité de concessionnaire entré en vigueur le 4 mai 2002, date de la publication au Journal Officiel de l'arrêté du 26 avril portant concession de l'aéroport à la Chambre du Commerce et de l'industrie de l'Oise d'une durée de cinq ans,

CONSIDERANT que le contrat de concession susvisé est actuellement en vigueur,

VU les délibérations concordantes du conseil régional de Picardie, du conseil général de l'Oise et du conseil communautaire de la communauté d'agglomération du Beauvaisis ayant permis au Préfet par arrêté en date du 20 octobre 2007 la création du syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé,

VU la convention en date du 1er mars 2007 portant transfert de compétences et de patrimoine conclue entre le Syndicat mixte et l'Etat de l'Aéroport de Beauvais-Tillé,

CONSIDERANT que le SMABT se trouve depuis cette date du 1er mars 2007 substitué à l'Etat dans les droits et obligations de celui-ci pour l'exercice de ses nouvelles compétences, y compris dans le cadre des contrats conclus par l'Etat antérieurement,

CONSIDERANT que le SMABT exerce désormais les droits et obligations de l'autorité concédante dans le cadre de la concession accordée à la CCIO,

CONSIDERANT que le Syndicat mixte a lancé une procédure de délégation de service public dont l'avis d'appel public à la concurrence a été envoyé à la publicité le 6 juillet 2007,

CONSIDERANT que cette procédure fait l'objet d'une procédure en référé précontractuel,

CONSIDERANT que, dès lors, il convient de prolonger d'une durée de trois mois l'actuelle concession;

Article 1er :

La convention de concession susvisée ayant pour objet l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire de Beauvais-Tillé est prolongée jusqu'au 31 mai 2008.

Article 2 :

Toutes les autres clauses de la convention précitée demeurent inchangées tant qu'elles ne sont pas contraires à l'article 1er du présent avenant.

Article 3 :

Le directeur général des services du département mis à disposition du Syndicat mixte est chargé de l'exécution du présent avenant qui prend effet à compter du 1er mars 2008 et qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'Oise.

A Beauvais, le

Fait en 2 exemplaires originaux.

Pour la Chambre de Commerce et de l'Industrie de l'Oise	Pour le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé
Jacky Lebrun Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie	Yves Rome Président du comité syndical

Annexe 18

Répartition horaire du trafic

de la liaison concernée

LUNDI HIVER

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	Sens Beauvais/GALLIENI	Sens Paris/Beauvais	GALLIENI/Beauvais	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:25	**08:00**	**05:35**	**05:30**	400	106
08:30		**05:40**			106
08:35		**05:40**			106
08:40		**05:50**			106
08:55		**06:00**			106
09:05	09:00	**06:10**			106
09:15		**06:20**			106
09:15		**06:20**	06:30		106
09:25	**10:00**	**06:40**		240	106
10:30		**07:35**	**07:30**		106
10:35		**07:40**			106
10:50	11:00	**07:55**	08:30		106
12:35		**09:45**			106
12:35		**09:45**			106
12:40		**10:00**			106
13:20	**13:00**	**10:25**	**10:30**	240	106
13:45		**10:55**			106
13:50		**11:00**			106
14:05	14:00	**11:15**	11:30		106
14:55		**12:00**			106
15:05	**15:00**	**12:10**		240	106
15:35		**12:40**	**12:30**		106
15:50		**12:55**			106
16:10	16:00	**13:15**	13:30		106
16:40		**13:45**			106
17:20		**14:25**			106
17:20		**14:25**			106
17:55		**15:00**			106
18:00	**18:00**	**15:05**		320	106
18:10		**15:25**	**15:30**		106
19:40	19:00	**16:50**	16:30		106
19:45		**16:55**			106
20:15	**20:00**	**17:20**	**17:30**	400	106
20:40		**17:45**			106
20:50	21:00	**17:55**	18:00		106
21:20		**18:25**			106
21:20		**18:25**			106
21:35		**18:40**			106
21:35		**18:45**			106
21:45		**18:55**	**20:30**	120	106
22:30		**19:45**	21:30		106
			Total	**1960**	**4346**

MARDI HIVER

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	**Sens Beauvais/GALLIENI**	**Sens Paris/Beauvais**	**GALLIENI/Beauvais**	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:40	**08:00**	05:20		400	106
08:55		05:35	**05:30**		106
09:00	09:00	05:40			106
09:05		05:45			106
09:05		05:45			106
09:25		06:05			106
09:50	**10:00**	06:30	06:30	240	106
10:30		07:10			106
10:35	11:00	07:15	**07:30**		106
12:10		08:50	08:30		106
12:20		09:00			106
12:35		09:15			106
13:30	**13:00**	10:10		480	106
13:30		10:10			106
14:05	14:00	10:45	**10:30**		106
14:15		10:55			106
14:50	**15:00**	11:30	11:30		106
15:50	16:00	12:30	**12:30**		106
16:45		13:25	13:30		106
17:00		13:40		720	106
17:30		14:10			106
17:55	**18:00**	14:35			106
18:40	19:00	15:20	**15:30**		106
20:05	**20:00**	16:45	16:30		106
20:20	21:00	17:00			106
20:45		17:25	**17:30**		106
21:00		17:40			106
21:05		17:45			106
21:25		18:05	18:00		106
22:05		18:45	**20:30**	120	106
22:30		19:10	21:30		106
			Total	**1960**	**3286**

MERCREDI HIVER

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	**Sens Beauvais/GALLIENI**	**Sens Paris/Beauvais**	**GALLIENI/Beauvais**	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:05	**08:00**	05:30	**05:30**	400	106
08:35		05:40			106
08:40		05:50			106
08:55		06:00			106
09:05	09:00	06:10			106
09:15		06:20			106
09:15		06:20	06:30		106
09:25		06:40			106
09:35		06:45			106
10:30	**10:00**	07:35	**07:30**	240	106
10:35		07:40			106
10:50	11:00	07:55			106
11:35		09:00	08:30		106
12:05		09:10			106
12:30		09:35			106
12:35		09:45			106
12:40		09:45			106
12:40		10:00			106
12:50		10:00			106
12:55	**13:00**	10:10		480	106
13:05		10:20	**10:30**		106
13:30		10:40			106
14:05	14:00	11:15	11:30		106
14:55	**15:00**	12:00			106
15:35		12:40	**12:30**		106
15:50		12:55			106
16:10	16:00	13:15			106
16:20		13:30	13:30		106
16:40		13:45			106
17:10		14:15			106
17:55		15:00			106
18:00	**18:00**	15:05		320	106
18:40	19:00	15:45	**15:30**		106
19:35		16:40	16:30		106
19:45		16:50			106
20:15	**20:00**	17:20	**17:30**	400	106
20:40		17:45			106
20:50		17:55	18:00		106
21:20	21:00	18:25			106
21:25		18:30			106
21:45		18:50			106
22:05		19:10	**20:30**	120	106
22:30		19:45	21:30		106
			Total	**1960**	**4558**

JEUDI HIVER

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	**Sens Beauvais/GALLIENI**	**Sens Paris/Beauvais**	**GALLIENI/Beauvais**	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:35	**08:00**	05:40	**05:30**	400	106
08:40		05:50			106
08:55		06:00			106
09:00	09:00	06:05			106
09:05		06:10			106
09:05		06:15			106
09:20		06:25	06:30		106
09:25		06:40			106
09:50	**10:00**	07:00	**07:30**	240	106
10:30		07:35	08:30		106
10:35	11:00	07:40			106
12:20		09:25			106
12:50	**13:00**	10:20		480	106
13:25		10:30	**10:30**		106
13:30	14:00	10:35	11:30		106
14:50	**15:00**	12:30	**12:30**		106
15:50		12:55			106
16:15	16:00	13:25	13:30		106
16:45		13:50			106
16:55		14:00			106
17:00		14:05			106
17:15		14:20			106
17:55	**18:00**	15:00		720	106
18:40	19:00	15:45	**15:30**		106
19:45		16:50	16:30		106
20:00	**20:00**	17:10	**17:30**		106
21:00	21:00	18:05	18:00		106
21:05		18:15			106
21:35		18:40			106
22:05		19:10	**20:30**	120	106
22:30		19:45	21:30		106
			Total	**1960**	**3286**

VENDREDI HIVER

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	**Sens Beauvais/GALLIENI**	**Sens Paris/Beauvais**	**GALLIENI/Beauvais**	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:25	**08:00**	05:35	**05:30**	400	106
08:35		05:40			106
08:35		05:40			106
08:40		05:50			106
08:55		06:00			106
09:05	09:00	06:10			106
09:15		06:20			106
09:15		06:20	06:30		106
09:25	**10:00**	06:40		240	106
10:30		07:35	**07:30**		106
10:35		07:40			106
10:50		07:55			106
11:05	11:00	08:10	08:30		106
11:35		09:00			106
12:35		09:45			106
12:35		09:45			106
12:40	**13:00**	10:00		240	106
13:20		10:25	**10:30**		106
13:45		10:55			106
13:50		11:00			106
14:05	14:00	11:15	11:30		106
14:55		12:00			106
15:05	**15:00**	12:10		240	106
15:35		12:40	**12:30**		106
15:50		12:55			106
16:10	16:00	13:15	13:30		106
16:40		13:45			106
17:20		14:25			106
17:20		14:25			106
17:55	**18:00**	15:00	**15:30**	720	106
19:45	19:00	16:50	16:30		106
20:15	**20:00**	17:20	**17:30**		106
20:40		17:45			106
20:50		17:55	18:00		106
21:05	21:00	18:20			106
21:15		18:25			106
21:20		18:25			106
21:20		18:35			106
21:35		18:40			106
21:45		18:55	**20:30**	120	106
22:30		19:45	21:30		106
			Total	**1960**	**4346**

SAMEDI HIVER

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	**Sens Beauvais/GALLIENI**	**Sens Paris/Beauvais**	**GALLIENI/Beauvais**	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:35	**08:00**	05:40	**05:30**	400	106
08:40		05:50			106
08:55		06:00			106
09:00	09:00	06:05			106
09:05		06:10			106
09:05		06:15			106
09:25		06:40	06:30		106
09:50	**10:00**	07:00		240	106
10:30		07:35	**07:30**		106
10:35		07:40			106
11:05	11:00	08:10	08:30		106
12:10		09:15			106
12:20		09:25			106
12:35		09:40			106
12:55	**13:00**	10:00		480	106
13:30		10:35	**10:30**		106
13:30		10:35			106
13:35		10:40			106
14:05	14:00	11:10			106
14:05		11:15			106
14:15		11:20			106
14:25		11:30			106
14:25	**15:00**	11:30	11:30		106
15:50		12:55	**12:30**		106
16:10	16:00	13:15			106
16:15		13:20			106
16:45		13:50	13:30		106
17:00		14:05			106
17:55		15:00			106
18:00	**18:00**	15:05		720	106
18:40	19:00	15:45	**15:30**		106
20:00	**20:00**	17:10	16:30		106
20:05		17:15			106
20:20		17:25	**17:30**		106
20:45		18:00			106
20:55		18:00	18:00		106
21:00	21:00	18:05			106
21:05		18:15			106
21:10		18:15			106
21:20		18:25			106
21:25		18:30	**20:30**	120	106
22:30		19:45	21:30		106
			Total	**1960**	**4452**

DIMANCHE HIVER

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	**Sens Beauvais/GALLIENI**	**Sens Paris/Beauvais**	**GALLIENI/Beauvais**	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:35	**08:00**	05:40	**05:30**		106
08:40		05:50			106
08:55		06:00			106
09:05	09:00	06:10		400	106
09:15		06:20			106
09:15		06:20			106
09:25		06:40	06:30		106
09:35	**10:00**	06:45			106
10:30		07:35	**07:30**		106
10:35		07:40		240	106
10:50		07:55			106
11:05	11:00	08:10	08:30		106
11:35		09:00			106
12:05		09:10			106
12:30		09:35			106
12:50		10:00			106
13:05	**13:00**	10:10			106
13:20		10:25	**10:30**		106
13:30		10:40		240	106
13:50		10:55			106
14:05	14:00	11:15	11:30		106
14:50	**15:00**	12:30	**12:30**		106
15:35		12:40			106
15:50	16:00	12:55		240	106
16:10		13:15			106
16:10		13:15			106
16:20		13:30	13:30		106
17:55	**18:00**	15:00			106
18:40		15:45	**15:30**	320	106
19:45	19:00	16:50	16:30		106
20:00		17:20			106
20:15	**20:00**	17:30	**17:30**		106
20:50		17:55	18:00	400	106
21:05	21:00	18:15			106
21:20		18:25			106
21:20		18:25			106
21:25		18:30			106
21:35		18:45	**20:30**	120	106
22:30		19:45	21:30		106
			Total	**1960**	**4134**

LUNDI ÉTÉ

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	Sens Beauvais/GALLIENI	Sens Paris/Beauvais	GALLIENI/Beauvais	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:30	08:00	05:35	05:30	400	106
08:30		05:40			106
08:30		05:40			106
08:35		05:55			106
08:35		05:55			106
08:50	09:00	06:00			106
09:10		06:15			106
09:20		06:25			106
09:20		06:25			106
09:25		06:30	06:30		106
09:25		06:35			106
09:55	10:00	07:00		240	106
10:20		07:25			106
10:25		07:35	07:30		106
10:25	11:00	07:40			106
11:50		09:00	08:30		106
12:05		09:25			106
12:20		09:30			106
12:40		09:45			106
12:55	13:00	10:00		240	106
13:20		10:25	10:30		106
13:35		10:45			106
14:05	14:00	11:10			106
14:30		11:35	11:30		106
14:50		12:10			106
14:50	15:00	12:30	12:30	240	106
15:25		12:30			106
15:35		12:40			106
15:40	16:00	12:45	13:30		106
18:45	18:00	15:50	15:30	320	106
20:15	19:00	17:25	16:30		106
20:35	20:00	17:40	17:30	400	106
21:00		18:05	18:00		106
21:00	21:00	18:05			106
21:00		18:15			106
21:30		18:40			106
21:40		18:45			106
21:50		18:55	20:30	120	106
22:20		19:25	21:30		106
			TOTAL	1960	4134

MARDI ÉTÉ

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	Sens Beauvais/GALLIENI	Sens Paris/Beauvais	GALLIENI/Beauvais	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:30	08:00	05:35	05:30	400	106
08:35		05:40			106
08:45		05:55			106
08:50		05:55			106
09:05		06:10			106
09:05	09:00	06:20			106
09:20		06:25			106
09:20		06:35			106
09:35		06:40			106
09:35		06:40	06:30		106
10:00	10:00	07:25	07:30	240	106
10:20		07:35			106
10:45	11:00	07:50			106
12:00		09:05	08:30		106
12:05		09:10			106
12:20		09:25			106
12:25		09:30			106
12:25		09:35			106
12:30		09:40			106
12:55	13:00	10:00		240	106
13:40	14:00	10:45	10:30		106
14:05		11:10			106
14:25		11:35			106
14:45		11:50	11:30		106
15:15	15:00	12:20		960	106
15:40	16:00	12:45	12:30		106
17:55	18:00	15:00			106
18:45	19:00	15:50			106
19:00		16:05	13:30		106
20:15	20:00	17:25	15:30		106
21:00	21:00	18:05	16:30		106
21:00		18:15	17:30		106
21:30		18:35	18:00		106
21:30		18:40			106
21:40		18:45			106
21:50		18:55	20:30	120	106
22:20		19:25	21:30		106
			Total	1960	3922

MERCREDI ÉTÉ

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	Sens Beauvais/GALLIENI	Sens Paris/Beauvais	GALLIENI/Beauvais	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:30	08:00	05:35	05:30	400	106
08:30		05:40			106
08:30		05:40			106
08:35		05:55			106
08:50		05:55			106
09:10	09:00	06:15			106
09:20		06:25			106
09:20		06:25			106
09:25		06:30			106
09:30		06:40	06:30		106
09:40		06:45			106
10:00	10:00	07:25		240	106
10:20		07:35	07:30		106
10:25	11:00	07:40			106
11:55		09:00	08:30		106
12:20		09:25			106
12:40		09:45			106
12:55		10:00			106
13:00	13:00	10:05		240	106
13:20		10:25			106
13:25	14:00	10:35	10:30		106
14:50		11:55	11:30		106
14:50	15:00	12:30	12:30	960	106
15:40		12:45			106
15:50	16:00	12:55			106
16:35	18:00	13:45	13:30		106
20:15	19:00	17:20	15:30		106
20:15	20:00	17:25	16:30		106
21:00	21:00	18:05	17:30		106
21:00		18:10	18:00		106
21:05		18:15			106
21:20		18:25			106
21:30		18:40			106
21:40		18:45			106
21:50		18:55			106
22:00		19:05	20:30	120	106
22:20		19:25	21:30		106
			TOTAL	1960	3922

JEUDI ÉTÉ

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	Sens Beauvais/GALLIENI	Sens Paris/Beauvais	GALLIENI/Beauvais	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:30	08:00	05:35	05:30	400	106
08:35		05:40			106
08:50		05:55			106
09:05		06:10			106
09:05		06:15			106
09:10	09:00	06:20			106
09:20		06:25			106
09:20		06:25			106
09:20		06:35	06:30		106
09:35		06:40			106
10:00	10:00	07:25	07:30	240	106
10:20		07:35			106
10:25	11:00	07:40			106
11:45		08:50	08:30		106
11:55		09:00			106
12:20		09:25			106
12:30		09:35			106
12:55	13:00	10:00		240	106
13:40		10:45	10:30		106
14:05	14:00	11:10			106
14:25		11:35	11:30		106
14:35		11:40			106
15:05	15:00	12:10		240	106
15:40		12:45	12:30		106
15:40	16:00	12:45	13:30		106
18:45	18:00	15:50	15:30	320	106
19:00	19:00	16:05	16:30		106
20:15	20:00	17:25		400	106
21:00	21:00	18:05	17:30		106
21:00		18:05	18:00		106
21:00		18:15			106
21:30		18:40			106
21:40		18:45			106
21:40		18:45			106
21:50		18:55			106
22:20		19:25	20:30	120	106
22:25		19:30	21:30		106
			TOTAL	1960	3922

VENDREDI ÉTÉ

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	Sens Beauvais/GALLIENI	Sens Paris/Beauvais	GALLIENI/Beauvais	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:30	08:00	05:35	05:30	400	106
08:30		05:40			106
08:30		05:40			106
08:35		05:55			106
08:35		05:55			106
08:50	09:00	06:00			106
09:10		06:15			106
09:20		06:25			106
09:25		06:30	06:30		106
09:25		06:35			106
09:35		06:40			106
09:55	10:00	07:00		240	106
10:20		07:25			106
10:25		07:35	07:30		106
10:30	11:00	07:40			106
11:50		09:00	08:30		106
12:05		09:25			106
12:20		09:30			106
12:40		09:45			106
12:55	13:00	10:00		240	106
13:20		10:25	10:30		106
13:35		10:45			106
14:05	14:00	11:10	11:30		106
14:50		12:10			106
14:50	15:00	12:30	12:30	240	106
15:35		12:40			106
15:40	16:00	12:45	13:30		106
15:55	18:00	13:00	15:30	320	106
20:15	19:00	17:25	16:30		106
20:35	20:00	17:40	17:30	400	106
21:00	21:00	18:05	18:00		106
21:00		18:10			106
21:05		18:15			106
21:30		18:40			106
21:40		18:45			106
22:05		19:10			106
22:10		19:15	20:30	120	106
22:20		19:25	21:30		106
			TOTAL	1960	4028

SAMEDI ÉTÉ

SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	Sens Beauvais/GALLIENI	Sens Paris/Beauvais	GALLIENI/Beauvais	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:30	08:00	05:35	05:30		106
08:35		05:40			106
08:45		05:55			106
08:50		05:55			106
09:05		06:10		400	106
09:05	09:00	06:15			106
09:10		06:20			106
09:20		06:25			106
09:20		06:25	06:30		106
09:20		06:35			106
10:20	10:00	07:25			106
10:30		07:35	07:30	240	106
10:45	11:00	07:50	08:30		106
12:05		09:10			106
12:20		09:25			106
12:25		09:30			106
12:30		09:35			106
12:55	13:00	10:00			106
13:40		10:45	10:30		106
14:05	14:00	11:10		240	106
14:20		11:25			106
14:25		11:35	11:30		106
14:45		11:50			106
14:45	15:00	11:55			106
15:15		12:20	12:30		106
15:40	16:00	12:45			106
15:55	18:00	13:00	13:30	960	106
19:00	19:00	16:05	15:30		106
21:00	20:00	18:05	16:30		106
21:00	21:00	18:15	17:30		106
21:20		18:25	18:00		106
21:30		18:35			106
21:40		18:45			106
22:05		19:10	20:30	120	106
22:25		19:30	21:30		106
			Total	1960	3710

DIMANCHE ÉTÉ

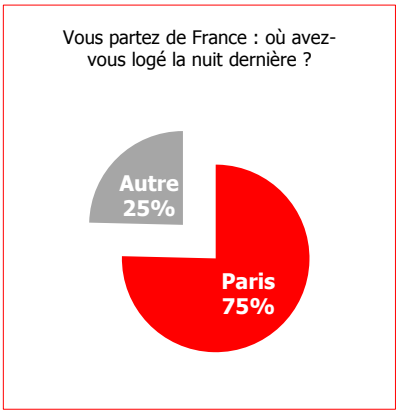
SAGEB	FRETHELLE	SAGEB	FRETHELLE		
Sens Beauvais/Paris	Sens Beauvais/GALLIENI	Sens Paris/Beauvais	GALLIENI/Beauvais	Capacité Frethelle	Capacité SAGEB
08:30	08:00	05:35	05:30	400	106
08:30		05:40			106
08:35		05:40			106
08:50		05:55			106
09:10	09:00	06:15			106
09:20		06:25			106
09:20		06:25			106
09:25		06:30			106
09:30		06:40	06:30		106
09:40		06:45			106
09:55	10:00	07:00		240	106
10:20		07:25	07:30		106
10:30	11:00	07:35	08:30		106
11:55		09:00			106
12:00		09:05			106
12:35		09:40			106
12:55		10:00			106
13:00	13:00	10:05		240	106
13:20		10:25	10:30		106
13:25	14:00	10:35			106
15:05		12:10	11:30		106
15:40		12:45	12:30	240	106
15:50	15:00	12:55			106
16:35	16:00	13:45	13:30		106
17:05	18:00	14:10		720	106
18:20	19:00	15:30	15:30		106
20:15	20:00	17:20	16:30		106
20:15		17:25	17:30		106
21:00	21:00	18:05	18:00		106
21:00		18:10			106
21:05		18:15			106
21:15		18:25			106
21:30		18:40			106
21:40		18:45			106
21:40		18:45			106
21:50		18:55	20:30	120	106
22:20		19:25	21:30		106
			TOTAL	1960	3922

Annexe 23

Matrice d'analyse des temps de parcours

Analyse comparée des temps de parcours totaux Paris<>Aéroport de Beauvais-Tillé – le 26-04-2016

I) LES CONSTATS ET CONCLUSIONS



A) Un service pour l'Ile de France

75 % des individus interrogés déclaraient loger à Paris intra-muros la nuit précédant le vol. Parmi ces 75 %, 4,04 % déclaraient loger dans le 16ème arrondissement et 6,52 % dans le 17ème (*contre 9,37 % dans le 18ème arrondissement*).

⇨ **Ainsi, la majorité des clients de la navette Paris<>Beauvais ne logent pas dans les arrondissements limitrophes à la gare PERSHING. Le service s'adresse donc a minima à PARIS, et de manière plus générale à l'Ile de France.**

B) Des temps de parcours comparables

L'analyse comparée des temps de parcours "porte-à-porte" des nouvelles dessertes envisagées et de la desserte existante indique que ces temps sont très proches, voire plus performants, en fonction du lieu de logement (*la nuit précédant le vol*).

⇨ **Ainsi, les nouvelles dessertes sont tout à fait substituables, en termes de temps de parcours, à l'offre existante.**

Analyse comparée des temps de parcours totaux Paris>Aéroport de Beauvais-Tillé

PDM	Arrondissements	Temps de parcours moyen porte-à-porte(hors porte Maillot)	Temps de parcours moyen constaté (Porte Maillot)
3,03%	1	2:25	2:18
2,14%	2	2:27	2:24
3,11%	3	2:29	2:34
3,32%	4	2:28	2:24
4,75%	5	2:32	2:37
2,98%	6	2:32	2:32
3,61%	7	2:35	2:27
5,42%	8	2:32	2:20
6,98%	9	2:26	2:24
7,86%	10	2:27	2:30
7,57%	11	2:28	2:35
4,71%	12	2:32	2:41
5,46%	13	2:28	2:35
5,97%	14	2:37	2:37
5,76%	15	2:40	2:35
4,04%	16	2:36	2:10
6,52%	17	2:33	2:25
9,37%	18	2:33	2:31
4,20%	19	2:35	2:42
4,20%	20	2:33	2:39

II) LA NOTICE DE LECTURE

LES PDM

Issus de l'enquête menée par la SAGEB auprès de 3 156 clients. Taux parmi les clients déclarant loger à Paris la veille.

Les temps de parcours

Un temps de parcours global a été défini pour l'OD Mairie de chaque arrondissement>Aéroport de Beauvais-Tillé. Il été défini sur 1 vendredi type, pour un départ de 18h00 pour la navette (*jour fort*). Les résultats sont issus de Vianavigo pour les temps de parcours TC (*métro/bus/rer/marche à pieds*) et de Google Maps pour les temps de parcours navette (*redressées pour correspondre aux conditions d'exploitation réelles observées*).

Temps de parcours porte-à-porte le + performant

Il s'agit, pour chaque arrondissement, du temps de parcours le plus performant parmi les nouvelles offres envisagées (hors Porte Maillot)

Temps de parcours moyen (Porte Maillot)

Il s'agit du temps de parcours moyen théorique observé en "jour fort", par la SAGEB.

Exemple de lecture

Parmi les individus déclarant loger à Paris la veille du vol (*de Beauvais-Tillé*), 3,03% logeaient dans le 1er arrondissement. Ils auraient mis 02h18 (*porte à porte*) un vendredi à 18h00 pour se rendre à l'aéroport avec la navette de la SAGEB actuelle, tandis qu'ils auraient mis 02h02 avec la meilleure solution tierce (*2 avenue du Stade de France, Saint-Denis en l'occurrence*). La moyenne de l'ensemble des nouveaux points de dessertes (*autres solutions*) correspond à un temps de parcours de 02h25.

Liste des demandes intégrées dans l'étude & temps de parcours estimatifs

PORTE MAILLOT / PERSHING, Paris
Déclaration n° D2016-057 2 avenue du Stade de France, Saint-Denis
Déclaration n° D2016-062 178 quai de Bercy-75012
Déclaration n° D2016-063 26 bd Blanqui-75013
Déclaration n° D2016-064 109 rue de Maubeuge- 75010
Déclaration n° D2016-032 gare routière Gallieni – 28 Avenue du Général de Gaulle, 93170 Bagnolet
7 Déclaration n° D2016-036 Paris – gare de Lyon – place Louis Armand
Déclaration n° D2016-037 Paris – gare du Nord – 18 rue de Dunkerque
Déclaration n° D2016-038 Paris -gare d'Austerlitz – 85 quai d'Austerlitz
Déclaration n° D2016-039 Paris – gare de l'Est
Déclaration n° D2016-033 Terminal Jules Verne – La Defense (92) _ Courbevoie
Déclaration n° D2016-031 quai de Bercy (Paris 12e) parking autocars_48 Bis Boulevard de Bercy, 75012 Paris
Déclaration n° D2016-061 Paris Opéra 4 rue Gluck 75009
Déclaration n° D2016-034 Paris Roissy bus 11 rue Scribe

Annexe 25

Version non confidentielle

de l’annexe 20

ANNEXE 25

Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service public
par le service routier déclaré par la société FRETHELLE, en termes de trafic et de ressources

1/ Rappel des données économiques de l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire de Beauvais Tillé et de sa desserte routière < Paris Porte Maillot – aéroport de Beauvais Tillé>

Bien que la ligne reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris soit ouverte à tout public, les voyageurs sont presque exclusivement des passagers de l'aéroport, en provenance ou à destination de Paris. Il convient de noter qu'environ XX% des passagers de l'aéroport de Beauvais-Tillé se rendent sur la plateforme en utilisant ce mode de transport. Cette part de marché tend à diminuer chaque année depuis 2011 en raison de l'émergence de moyens de transport alternatifs concurrents (officiels et non officiels) tels que les transports avec chauffeurs (VTC) mais également le covoiturage qui adoptent une politique tarifaire agressive pour capter les passagers de la liaison de bus.

L'Aéroport de Beauvais-Tillé a traité un peu plus de 4,3 millions de passagers sur l'année 2015 (voir annexe 15). Depuis le début de l'année 2016, le trafic connaît une baisse d'environ 2% pour atteindre au 31 décembre 2016, selon les prévisions de la SAGEB, un peu plus de 4 millions de passagers. Ce trafic est assuré essentiellement par quatre compagnies aériennes, Ryanair (3 632 000 passagers), Wizzair (567 000 passagers), Blue Air (92 000 passagers) et Air Moldova (35 000 passagers).

L'essentiel des ressources du concessionnaire de la plateforme aéroportuaire provient des recettes dites extra-aéronautiques. En effet, les seuls revenus aéronautiques liés à la présence des compagnies aériennes ne suffisent pas, loin de là, à garantir l'équilibre économique de la délégation de service public (voir annexe 8).

Le chiffre d'affaires réalisé en 2015 est de 58,8 millions d'euros, et se répartit de la manière suivante :

- XXX millions d'euros pour la vente des billets de bus de la liaison Paris Porte Maillot – aéroport de Beauvais, soit environ XX% du chiffre d'affaires de l'aéroport et contribue directement et essentiellement au fonctionnement de la plateforme aéroportuaire
- XXX millions d'euros pour les recettes générées par l'aéroport.

L'ensemble de l'économie de la plateforme aéroportuaire dépend de la ligne de bus ; car si la ligne de bus représente environ XX% du chiffre d'affaires de l'aéroport, cette activité contribue pour XXXmillions d'euros au résultat d'exploitation de la plateforme, alors que le résultat d'exploitation de la plateforme n'est que de +0,7 Millions d'euros.

Ce modèle économique a permis un fort développement de la plateforme de l'aéroport, et partant de Beauvais et ses environs - puisque entre 2008 (début de la concession à la SAGEB) et aujourd'hui, le trafic de la plateforme a doublé pour passer de 2,4 millions de passagers à 4,3 millions de passagers, connaissant ainsi la plus forte croissance des aéroports français.

2/ Similarité du service concurrent déclaré par la société Frethelle et substituabilité à la desserte existante < Paris Porte Maillot – aéroport de Beauvais Tillé>

Compte tenu de ce qui vient d'être exposé, il ne fait aucun doute que les lignes concurrentes, qui, au regard des dispositions de l'article 31-1 paragraphe 14 du décret modifié du 16 août 1985, seront considérées par l'ARAFER comme des liaisons similaires et dont les horaires de départ et d'arrivée sont proches de ceux de la liaison assurée par le concessionnaire de l'aéroport de Beauvais-Tillé,

remet en question purement et simplement le modèle économique retenu depuis l'année 1997, permettant à cet aéroport de figurer parmi les dix plateformes les plus importantes de France.

En raison du nombre de liaisons déclarées par l'entreprise FRETHELLE et ce, dans un périmètre situé à moins de dix kilomètres de l'arrêt Paris Porte Maillot (Annexe 13), la substituabilité desdites liaisons et l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne de service public en résultant ne devront pas seulement être appréciées ligne par ligne mais aussi en fonction des capacités offertes par l'ensemble des liaisons concurrentes, ainsi que le prévoit l'article L.3111-18 du code des transports. En effet, la zone de chalandise des passagers empruntant chaque jour la liaison assurée par le concessionnaire ne se limite pas uniquement au 17ème arrondissement de Paris mais bien à l'ensemble des sites de la Capitale (cf Annexe 22) présentant un intérêt particulier pour les personnes désirant partir ou se rendre à Paris.

La société Frethelle en modifiant elle même sa demande d'ouverture de ligne en proposant 8 points de départs différents dans la capitale pour des capacités tout aussi importante à leur première demande (porte Maillot – Tillé) et avec des horaires parfaitement similaires, démontre elle-même par cet acte que le marché visé initialement à savoir Porte Maillot – Tillé est substituable aux marché des nouveaux points de départs parisiens.

Le temps de parcours du service déclaré par FRETHELLE est de 1h30 (hors circulation) tandis que celui du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais à Paris est de 1h15.

Tout d'abord, ces temps de parcours ne s'avèrent pas significativement éloignés et les services déclarés dans un rayon de 10 km autour de Paris Porte Maillot apparaissent donc substituables au service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais à Paris.

Au-delà du temps de transport du service, si l'on raisonne en temps de transport global entre le lieu de logement des voyageurs et l'aéroport de Beauvais, il faut additionner le temps de transport entre le logement et le point de prise en charge parisien du service de transport et le temps de transport entre ce lieu de prise en charge parisien et l'aéroport de Beauvais.

La matrice réalisée par l'aéroport de Beauvais (Annexe 23) démontre que les temps de transport globaux entre les lieux de logement possibles des voyageurs et l'aéroport de Beauvais sont proches qu'il s'agisse des services déclarés ou du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais à Paris. Il est encore ici démontré que ces deux services sont substituables.

Par ailleurs, selon une étude d'avril XXX réalisée par XXXX, plus de XXX voyageurs sur XXX au départ du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais à Paris ont logé en Ile-de-France la nuit précédant leur voyage, dont XXX sur la Ville de Paris. Les non-résidents sont même XXXX à avoir logé en Ile-de-France, dont XXXX sur la Ville de Paris.

Cette étude démontre que la clientèle du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais à Paris ne se limite pas aux voyageurs logés dans le seul 17ème arrondissement de Paris entourant l'arrêt Paris Porte Maillot mais bien à l'ensemble des voyageurs logeant en Ile de France et dans l'ensemble des sites de la capitale et de la grande couronne au-delà même du rayon de 10 km autour de l'arrêt de Paris-Porte Maillot.

C'est certainement d'une part la qualité, la fréquence et la densité du réseau de transport francilien et en particulier du réseau métropolitain de Paris et d'autre part le positionnement idéal de l'arrêt parisien de Porte Maillot (situé à la fois en périphérie de Paris et à une distance la plus proche possible de l'aéroport de Beauvais) qui expliquent la substituabilité de ces deux clientèles et donc

celle des services déclarés dans un rayon de 10 km autour de Paris Porte Maillot avec le service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais à Paris.

Enfin, dans son avis n°2016-020 du 17 février 2016 l'ARAFER (Annexes 11 et 12) a considéré qu'un report de moins de 10% des voyageurs vers les liaisons concurrentes suffisait à rendre négatif le résultat d'exploitation du service public aéroportuaire. Il apparaît clairement que même si les points de départ ou d'arrivée sont différents de ceux de la liaison assurée par le concessionnaire de l'Aéroport de Beauvais, un tel report est aisément démontrable au regard de ce qui vient d'être exposé dans la mesure où le développement récent du transport par autocar repose essentiellement, pour ne pas dire exclusivement, sur un critère de prix et cela même en dehors de toute considération de temps de trajet et/ou de localisation du point de départ dans la ville où les passagers souhaitent emprunter ce mode de déplacement. Cette situation est d'autant plus vrai lorsqu'elle concerne la clientèle de l'aéroport de Beauvais composé essentiellement de compagnies aériennes dites « Low Cost » et dont la clientèle est aussi particulièrement sensible au prix.

3/ Estimation des pertes de recettes générées par l'exploitation d'un service concurrent exploité par la société Frethelle

Les pertes de recettes générées par l'exploitation du service concurrent déclaré par la société FRETHELLE estimées selon le tableau joint en annexe 20 bis au regard de la ligne de desserte « Aéroport Beauvais-Gare routière Gallieni 28 avenue du Général de Gaulle à Bagnolet» s'élèvent à environ 6.5 Millions d'euros par an avec un taux de substituabilité de 60%, s'élèvent à environ 9.7 Millions d'euros par an avec un taux de substituabilité de 90% , s'élèvent à environ XXXMillions d' euros par an avec un taux de substituabilité de XXX% correspondant au taux de remplissage de notre ligne de bus, ce qui représenterait une perte de chiffre d'affaires comprise entre XXX% et XXX% du chiffre d'affaires actuel du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris et plus de XXX% du chiffre d'affaires procuré au délégataire par l'ensemble des activités exploitées sur la plate-forme aéroportuaire.

Le 2 mars 2016, la société Frethelle a déclaré auprès de l'Arafer 8 nouvelles lignes. Les pertes de recettes générées cumulées par l'exploitation des services concurrents déclarés par la société FRETHELLE estimées selon le tableau joint en annexe 20 ter s'élèvent à environ 43 Millions d'euros par an avec un taux de substituabilité de 60%, s'élèvent à environ 65 Millions d'euros par an avec un taux de substituabilité de 90%, s'élèvent à environ XXX Millions d'euros par an avec un taux de substituabilité de XX% correspondant au taux de remplissage de notre ligne de bus, ce qui représenterait une perte de chiffre d'affaires comprise entre XXX% et XXX% du chiffre d'affaires actuel du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris et plus de XXX% du chiffre d'affaires procuré au délégataire par l'ensemble des activités exploitées sur la plate-forme aéroportuaire.

4/ Atteinte portée à l'équilibre économique du contrat d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire de Beauvais Tillé

Les contraintes physiques propres à l'aéroport de Beauvais et plus précisément ses infrastructures, bordées entre le village de Tillé et la ville de Beauvais et les différentes voies de circulation, ne permettent pas d'envisager une répartition différente de la nature des recettes extra-aéronautiques comme cela peut-être le cas pour d'autres aéroports qui disposent notamment d'un potentiel de surfaces commerciales beaucoup plus important à proposer à des occupants pour optimiser l'exploitation du domaine public aéroportuaire.

Il ne peut être également envisagé d'augmenter les revenus aéronautiques perçus auprès des compagnies aériennes, clientes de l'aéroport de Beauvais-Tillé, qui sont exclusivement des compagnies à bas coûts et qui décideraient, en cas de hausse tarifaire, de réduire sensiblement leur activité, voire de relocaliser leur activité sur un autre aéroport. L'ouverture d'une ligne de service routier concurrente qui conduirait le SMABT et son délégataire à réaménager ainsi les conditions économiques d'exécution du contrat de délégation de service public pour en maintenir l'équilibre engendrerait inéluctablement une diminution voire une disparition du trafic aéroportuaire, et donc mécaniquement du trafic des lignes de service routier elles-mêmes.

L'environnement contractuel de la DSP et notamment sa durée résiduelle ne permettent pas non plus d'envisager une restructuration en profondeur du modèle économique de l'aéroport. Il convient de préciser que la SAGEB ne bénéficie d'aucune compensation tarifaire, ni ne reçoit de subvention de fonctionnement de la part de l'autorité délégante et qu'une telle possibilité n'est absolument pas envisageable pendant toute la durée restante de la délégation de service public. En effet, c'est par le maintien de l'exploitation de la ligne de bus entre Paris et l'aéroport de Beauvais-Tillé dans les conditions économiques actuelles que l'équilibre économique du service public concédé à la SAGEB doit être assuré. C'est d'ailleurs dans cet esprit que l'article 52 de la convention de délégation de service public a été initialement rédigé:

« Le syndicat s'engage, pendant la durée de la présente convention, à ne pas confier à un tiers l'exploitation d'une ligne de transport qui pourrait concurrencer celle confiée au Délégataire, à titre accessoire, dans le cadre du présent contrat. L'exclusivité est accordée au Délégataire sur la ligne considérée ainsi que celles qui pourront être créées pendant la durée du présent contrat, ceci pendant la durée de ce dernier (…).

(…) Le Syndicat ne pourra voir sa responsabilité engagée par le Délégataire, dans le cadre de l'exécution du présent contrat, si des lignes concurrentes à celle confiée au Délégataire venaient à être mises en place, pendant la durée du présent contrat, par des autorités organisatrices autres que le Syndicat lui-même ou ses membres.

Dans le cas visé à l'alinéa précédent, elles pourront arrêter, d'un commun accord, en tant que de besoin, les mesures de rétablissement de l'équilibre économique du contrat. »

Mais comme exposé ci-avant, aucune mesure de rétablissement de l'équilibre économique du contrat ne peut être efficacement mise en oeuvre :

- ni par l'augmentation des recettes extra-aéronautiques issues de l'activité des boutiques de l'aéroport ;
- ni par l'augmentation des redevances perçues auprès des compagnies aériennes ;
- ni par l'introduction d'une mesure de subvention d'équilibre qui serait versée par le SMABT au délégataire en raison d'un risque de non-conformité de ce mécanisme au regard des lignes directrices de la Commission Européenne sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes.

5/ Conclusion

Conformément aux dispositions de l'article 31-12 du décret n°85-891 du 16 août 1985 modifié, le SMABT entend faire valoir l'équilibre économique du service public aéroportuaire concédé à la SAGEB dans le périmètre retenu par le projet de décision d'interdiction qu'il soumet à l'ARAFER qui doit constituer le périmètre de l'analyse pour apprécier l'atteinte portée au service public qu'il organise et qui est concurrent aux services déclarés par la société FRETHELLE.

L'aéroport de Beauvais-Tillé génère 1250 emplois directs et 4700 emplois induits. La pérennisation de ces emplois dépend exclusivement de l'équilibre économique du service public aéroportuaire qui repose sur l'activité de la liaison de bus Paris – aéroport de Beauvais. La remise en question de l'environnement concurrentiel de la ligne de bus considérée aura donc des conséquences sur les conditions d'accueil des compagnies aériennes à l'aéroport de Beauvais-Tillé qui se traduiront inéluctablement par une baisse de trafic et donc nuirait significativement à la pérennité de l'Aéroport de Beauvais. Ainsi, l'établissement de liaisons routières concurrentes n'aura pour seuls effets que de diminuer le trafic aéroportuaire lui-même et d'entraîner des suppressions d'emplois importantes. Une telle situation serait contraire à l'esprit des récentes réformes et plus particulièrement à la Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Les services du SMABT ainsi que ceux de la SAGEB se tiennent à la disposition de l'ARAFER pour lui fournir toutes les informations utiles qu'elle jugerait nécessaire d'obtenir ainsi que toutes les pièces justificatives des donnés chiffrées mentionnées ci-dessus.