

SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE POITIERS-BIARD
Hôtel du Département – CS 80319 - Place Aristide Briand - 86008 Poitiers Cedex

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Délibération 23.06

Exploitation des services aériens réguliers entre Poitiers (BIARD) et Lyon (SAINT EXUPERY)
Projet de renouvellement d'une gestion déléguée (DSP)

Le Comité Syndical dûment convoqué le 8 mars 2023 s'est réuni pour une réunion le 15 mars 2023 à 10h30, dans la salle des délibérations René MONORY à l'hôtel du Département de la Vienne, sous la présidence de Monsieur Alain PICHON, Président du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Poitiers-Biard.

Etaient présents :

GRAND POITIERS COMMUNAUTE URBAINE

Titulaires : Léonore MONCOND'HUY, Florence JARDIN, Michel François, Jean-Charles AUZANNEAU, Gilles MORISSEAU

DEPARTEMENT DE LA VIENNE

Titulaires : Alain PICHON, Sandrine BARRAUD, Jérôme NEVEUX, François BOCK, Gilbert BEAUJANEAU, Jean-Louis LEDEUX, Claude EIDELSTEIN, Isabelle BARREAU
Suppléante : Marie-Renée DESROSES

Etaient Excusés :

GRAND POITIERS COMMUNAUTE URBAINE

Titulaire : Bastien BERNELA ayant donné son pouvoir à Léonore MONCOND'HUY

DEPARTEMENT DE LA VIENNE

Titulaires : Bruno BELIN ayant donné son pouvoir à Alain PICHON, Anthony BROTTIER ayant donné son pouvoir à Alain PICHON

Participaient également à la réunion en qualité de :

Personnels des administrations

GRAND POITIERS COMMUNAUTE URBAINE

Emmanuel DIAZ-ANILLO, Guillaume BERTHIAS, Stéphanie BOURY

DEPARTEMENT DE LA VIENNE

Thierry POIREAU, Gwenaëlle DUBÉE, Paul-Antoine TIXIER, Béatrice MOUSSION, Emilie BIGOT

Experts

IENAIR

Jérôme COURTOIS

DGEIP

Christophe BEUTIER

086-200005783-20230315-23_006-DE
Reçu le 21/03/2023
Publié le 21/03/2023

**Objet : Exploitation des services aériens réguliers entre Poitiers (BIARD) et Lyon (SAINT EXUPERY)
Projet de renouvellement d'une gestion déléguée (DSP)**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu l'arrêté préfectoral en date du 15 novembre 2006 autorisant la création du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Poitiers-Biard,

Vu les statuts du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Poitiers-Biard,

Au bénéfice des considérations mentionnées dans le rapport,

Après délibération, le Comité Syndical décide :

- **d'adopter le principe de recours à une délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Poitiers (Biard) et Lyon (Saint-Exupéry) pour une durée de 4 ans à compter du 1^{er} novembre 2023,**
- **d'autoriser monsieur le Président à procéder à la publicité de la procédure et au recueil des offres et à négocier avec les candidats dans la limite des conditions prévues par le Code de la commande publique et aux dispositions des articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales,**
- **d'autoriser monsieur le Président à engager tout acte et procédure nécessaires à la passation de la procédure de délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Poitiers et Lyon (Saint-Exupéry) dans les limites des compétences m'étant conférées par les dispositions précitées.**

ADOPTE

Nombre de délégués

En exercice : 17

Quorum : 9

Votants : 17

Abstentions : 5

Suffrages exprimés : 12

ont voté pour : 12

ont voté contre : 0

Au registre sont les signatures,
Pour extrait conforme,



Le Président,
Alain PICHON

AR Prefecture

086-200005783-20230315-23_006-DE
Reçu le 21/03/2023
Publié le 21/03/2023

SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE POITIERS-BIARD

COMITE SYNDICAL DU SMAPB

Mercredi 15 mars 2023 - 10 h 30

Salle René Monory - Hôtel du Département

RAPPORT DU PRESIDENT

EXPLOITATION DES SERVICES AERIENS REGULIERS ENTRE POITIERS (BIARD) ET LYON (SAINT-EXUPERY).

RAPPORT N°2 QUATER : PROJET DE RENOUELEMENT D'UNE GESTION DELEGUEE (DSP)

Rapport de présentation visé à l'article L.1411-4 du
Code général des Collectivités territoriales

1 - Présentation du contexte réglementaire

L'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté prévoit qu'un « *État membre peut, à la suite de consultations avec les autres États membres concernés et après en avoir informé la Commission, les aéroports concernés et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison, imposer une obligation de service public au titre de services aériens réguliers entre un aéroport situé dans la Communauté et un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport situé sur son territoire, si cette liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport* ».

Conscient du caractère vital pour le développement économique et social pour notre territoire des services aériens réguliers exploités entre l'aéroport de Poitiers (Biard) et celui de Lyon (Saint-Exupéry), le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Poitiers-Biard (SMAPB) a demandé à l'Etat, depuis de nombreuses années maintenant, de placer le schéma d'exploitation de cette liaison d'aménagement du territoire sous le régime de l'article 16 du règlement (CE) n°1008/2008.

L'exploitation de ces services était assurée selon le schéma La Rochelle (Ile de Ré) – Poitiers (Biard) – Lyon (Saint-Exupéry) et vice-versa et confiée depuis le 1^{er} novembre 2019 à la compagnie Chalais Aviation dans le cadre d'une délégation de service public qui devait arriver à son terme le 31 octobre 2023 inclus.

Par courrier reçu en date du 14 novembre 2022 la compagnie Chalais a souhaité résilier par anticipation la convention conclue conformément aux stipulations de l'article 8-1 de celle-ci. La date d'arrêt des prestations a été arrêtée au 10 mars 2023. Afin d'assurer la continuité du service public, le SMAPB a engagé une procédure d'urgence dans le respect des conditions visées à l'article 16, paragraphe 12, du règlement (CE) n°1008/2008 précité. Cette procédure est notamment soumise aux conditions suivantes :

- Le transporteur est sélectionné pour une période maximale de 7 mois à compter

086-200005783-20230315-23_006-DE
Reçu le 15/03/2023
Publié le 15/03/2023

- 21 857 passagers directs entre Poitiers et Lyon ;
- et 20 863 passagers en transit vers ou depuis La Rochelle.

Néanmoins la fréquentation de la liaison a depuis été réduite de plus de 70% à la suite de la pandémie de la COVID-19, dont les mesures de lutte contre la circulation du virus ont fortement impacté la demande en transport aérien. Ainsi, sur les 3 dernières années, la liaison a enregistré les résultats suivants :

Période	Trafic de passagers total	Part du trafic 2019
2020	11 884	28 %
2021	10 820	25%
2022	12 870	30%

La reprise du trafic post-crise a été en particulier impacté par une forte réduction du programme d'exploitation proposé par le transporteur (en moyenne 1 vol quotidien du lundi au vendredi hors période de confinement strict). Par ailleurs, les horaires ont été déconnectés des plages de Hub à Lyon (Saint-Exupéry) par la mutualisation de l'appareil exploité avec la liaison de Limoges-Lyon.

En conséquence de quoi, le Syndicat de l'Aéroport de La Rochelle a décidé de modifier les obligations de service public les concernant en réduisant le programme minimum imposé à 2 aller-retour hebdomadaire.

Afin de tenir compte de cette évolution, le SMAPB prévoit de saisir l'Etat afin de modifier les OSP imposées sur les services aériens réguliers entre Poitiers et Lyon (Saint-Exupéry) et de les adapter à un schéma d'exploitation direct entre Poitiers et Lyon. Sous réserve de validation par le Comité Syndical prévu le 15 mars 2023, la rédaction proposée est la suivante :

« Les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre les aéroports de Poitiers (Biard) et celui de Lyon (Saint-Exupéry) sont les suivantes :

En termes de fréquences

Les services doivent être exploités toute l'année, sous réserve des périodes de délestage autorisées au minimum, à raison de deux allers et retours par jour, le matin et le soir, du lundi au vendredi. Le premier vol du vendredi pourra être proposé en début d'après-midi.

Les services peuvent être délestés dans les conditions suivantes : avec un préavis minimum d'un mois, le transporteur peut interrompre les services sur les périodes suivantes :

- *les jours fériés. Ces délestages peuvent être étendus à la veille ou au lendemain du jour férié lorsque celui-ci tombe en semaine et crée un pont (période de 1 jour ouvrable comprise entre un jour férié et un jour de repos hebdomadaire) ;*
- *pendant les vacances scolaires de fin d'année ;*
- *durant une période continue de quatre semaines pendant les vacances scolaires d'été.*

En termes de catégorie d'appareils utilisés et de capacité offerte

Les services doivent être assurés au moyen d'un appareil pressurisé bi-turbopropulseur ou biréacteur. Une capacité minimale de 16 500 sièges doit être proposée et opérée sur l'année.

En termes d'horaires

Les horaires doivent permettre d'offrir des correspondances nationales et/ou internationales aux passagers en transit à l'aéroport de Lyon (Saint-Exupéry).

086-200005783-20230315-23_006-DE
 Reçu le 21/03/2023
 Publié le 21/03/2023

En termes de politique commerciale

Les vols doivent être commercialisés par au moins un système informatisé de réservation.

Une politique tarifaire incitative et segmentée, permettant de répondre aux différentes typologies de passagers (loisir, voyageur d'affaires, petites et moyennes entreprises, grands comptes...) doit être mise en place.

En termes de continuité de service public

Sauf cas de force majeure, le nombre de vols annulés pour des raisons directement imputables au transporteur ne doit pas excéder, par an, 3% du nombre de vols prévus.

De plus, les services ne peuvent être interrompus par le transporteur qu'après un préavis de six mois.

Les transporteurs communautaires sont informés qu'une exploitation en méconnaissance des obligations de service public peut entraîner des sanctions administratives et/ou juridictionnelles.

Sous réserve de publication de ces modifications par l'Etat, ces normes constitueront le schéma d'exploitation qui devra à minima être respecté par l'opérateur en charge de l'exploitation du service.

Afin de gérer au mieux l'exploitation de ces services aériens, au regard des moyens et compétences nécessaires pour l'organisation de ceux-ci, le Syndicat Mixte envisage de recourir à une gestion déléguée du service.

3 – Rappel des différents modes de gestion envisageables

Un service public est en principe géré en régie lorsque la personne publique en assume la direction mais encore lorsqu'elle assure le fonctionnement du service avec ses propres moyens. Par opposition, la Collectivité peut décider d'en déléguer la gestion notamment par une externalisation auprès d'un tiers après, le cas échéant, mise en place d'une procédure d'attribution permettant une mise en concurrence des opérateurs.

Le Syndicat Mixte dispose ainsi de la possibilité d'exploiter le service en régie ou d'en déléguer la gestion à un opérateur.

A côté de ces deux principaux modes de gestion se sont développés des mécanismes hybrides relevant de la mise en place de partenariats en coopération avec d'autres Autorités concédantes ou avec des acteurs privés : il s'agit de la gestion par une Société Publique Locale (SPL), de la Société d'Economie Mixte Locale (SEML) ou encore de la Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP).

Le choix du mode de gestion résulte de la volonté politique de la collectivité ainsi que de ses moyens et compétences. Il s'agit d'un pouvoir discrétionnaire conformément au principe de libre administration des Collectivités territoriales et d'une jurisprudence constante du Conseil d'Etat.

La régie

La gestion en régie directe désigne le fait pour une collectivité d'assurer la gestion d'un service public, à ses risques et périls, en engageant ses propres moyens, humains et financiers, ou par le biais d'un établissement public.

Il existe différentes formes de gestion directe :

086-200005783-20230315-23_006-DE

Reçu le 21/03/2023

Publié le 21/03/2023

- **La régie directe ou simple** : Un service public est dit en régie simple ou directe quand la personne publique se charge de gérer elle-même, à ses risques et périls, en engageant les fonds, les moyens et le personnel nécessaires. Le service n'a aucune autonomie financière, ni d'organe de gestion, ni de personnalité propre. La comptabilité de la collectivité retrace les différentes opérations du service de manière individualisée. Ce mode de gestion ne pourra être envisagé que dans le cadre d'une Collectivité dont la compétence exclusive est dédiée à la gestion de l'aéroport (Syndicat Mixte) ou par l'intermédiaire de marchés publics. Dans le cas contraire, la Collectivité devra à minima créer une régie autonome.
- **La régie autonome** : Les régies dotées de la seule autonomie financière sont créées, et leur organisation administrative et financière est déterminée par délibération de la personne publique. Elles sont administrées, sous son autorité, par un conseil d'exploitation (rôle consultatif) et un directeur, désignés dans les mêmes conditions sur la proposition de l'exécutif de la collectivité.

La régie autonome bénéficie d'une individualisation budgétaire et comptable au sein de sa collectivité d'origine. Il est, en effet, apparu souhaitable et utile d'individualiser les dépenses d'un service, pour en connaître son évolution, tout en laissant ce service intégré à la collectivité. Elle dispose donc d'un budget propre mais non d'un patrimoine distinct de celui de la collectivité.

- **La régie personnalisée** : Il s'agit d'une gestion assurée par la création d'un établissement public autonome de la Collectivité, administré par un Conseil d'Administration et doté d'un budget autonome soumis aux règles de la comptabilité publique.

Le recours à la gestion directe permet à la collectivité de garder l'entière maîtrise du service. Pour autant, ce mode de gestion correspond au fonctionnement d'un service public pour lequel la collectivité dispose de la capacité à internaliser les compétences techniques et commerciales appropriées, ce qui est difficilement applicable dans le cas de l'exploitation de services aériens.

Dans le cadre d'une gestion en régie, la Collectivité peut cependant s'adjoindre les compétences qui lui manqueraient par le biais de marchés publics. Le recours aux marchés publics de services consiste à confier une prestation de services à un tiers sans lui transférer l'exploitation du service.

Le prestataire sera rémunéré sur la base d'un prix. Les aléas d'exploitation seront uniquement supportés par la collectivité même si des clauses incitatives peuvent être insérées dans les marchés publics notamment aux fins d'améliorer les délais d'exécution, de rechercher une meilleure qualité des prestations et de réduire les coûts de production.

Dans le cas de la gestion d'une liaison aérienne, la Collectivité pourrait affréter un appareil mais resterait responsable de l'organisation de la commercialisation des vols, de la sécurité des services et, in fine, des risques d'exploitation. La Collectivité resterait soumise aux autorisations administratives préalables (certificat de transporteur aérien / Licence d'exploitation).

La délégation de service public (ou concession)

L'article L.1121-1 du Code de la commande publique définit le contrat de concession comme « *un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes soumises au présent code confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés* ».

AP, Préfecture

086-20001523
Reçu le 21/03/2023
Publié le 21/03/2023

Par ailleurs, l'article L.1121-3 du CCP précise : « la délégation de service public mentionnée à l'article L.1411-1 du CGCT est une concession de services ayant pour objet un service public et conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales ».

La délégation de service public permet ainsi de confier la gestion du service public à un opérateur spécialisé disposant de l'ensemble des ressources et capacités permettant d'assurer le service et sur lequel sont transférés les risques liés à l'exploitation et à la commercialisation des vols.

Les partenariats hybrides

Les mécanismes de partenariats visés ci-après permettent aux Collectivités de disposer d'une plus grande souplesse d'exploitation tout en conservant le contrôle sur la gestion de ses services publics.

- La **Société Publique Locale (SPL)** : les SPL sont compétentes pour réaliser des opérations d'aménagement au sens de l'article 300-1 du code de l'urbanisme, des opérations de construction ou pour exploiter des services publics à caractères industriels ou commerciaux ou toutes autres activités d'intérêt général. L'avantage est de permettre aux Collectivités d'assurer la gestion d'un service par l'intermédiaire d'une société anonyme dont le capital est détenu à 100% par des Collectivités locales (au minimum 2 actionnaires). En revanche, la Collectivité ne peut pas faire appel à un partenaire privé ce qui lui impose de disposer en interne des compétences nécessaires à la gestion du service.

Le recours à une SPL ne permettrait pas de s'adjoindre les compétences externes d'un opérateur spécialisé et nécessite comme dans le cadre d'une régie d'assurer les services avec les moyens propres affectés à la SPL.

- La **Société d'Economie Mixte à Opération Unique (SEMOP)** : la SEMOP peut être constituée soit pour la réalisation d'une opération de construction, de développement du logement ou d'aménagement, soit la gestion d'un service public, soit toute autre opération d'intérêt général relevant de la compétence de la Collectivité territoriale. Le champ d'intervention de la SEMOP est ainsi proche de la SPL à la différence qu'elle impose la présence d'un opérateur économique dans son capital. Il s'agit d'une forme de partenariat public/privé permettant à la Collectivité de s'adjoindre les compétences techniques nécessaires à la gestion et à l'exploitation du service.

La SEMOP obligerait malgré l'intégration d'un partenaire privé à endosser une part de responsabilité dans l'organisation et la commercialisation du service aérien.

- **La Société d'Economie Mixte Locale (SEML)** : La Société d'Economie Mixte Locale est la traduction de l'installation de la puissance publique au sein d'une société de droit privé. Si la SEML doit être constituée majoritairement par des capitaux publics, elle reste soumise à la fois aux voies d'exécution privées et au droit des entreprises en difficultés en raison de sa personnalité privée. La formation de la SEML nécessite l'accomplissement des formalités habituelles de constitution d'une société dont l'essentiel est l'approbation du pacte entre les actionnaires puis l'immatriculation. Il s'ajoutera les délibérations des collectivités locales et personnes publiques membres. Sur ce point, en préalable au contrat statutaire, une première délibération des collectivités territoriales initiatrices est nécessaire. Elle décide de la constitution d'une SEML ou l'adhésion à une SEML existante, fixe le montant de sa participation et mandate l'exécutif pour signer les statuts et autres documents constitutifs. Postérieurement à la signature du contrat statutaire, une deuxième délibération va servir à désigner le ou les délégués de la collectivité territoriale actionnaire au conseil d'administration ou au conseil de surveillance. Ces deux délibérations sont des délibérations ordinaires, transmissibles et soumises au contrôle de légalité.

AR Prefecture

086-200005783

Reçu le 21/03/2023

Publié le 21/03/2023

Les capitaux privés de la SEML doivent représenter au moins 15% et moins de 50% de la société. Cette présence obligatoire d'une personne de droit privé au sein de la société interdit tout rapport

« in house » entre la collectivité délégante et la SEML. La SEML ne peut donc être habilitée à créer et/ou exploiter le service qu'après mise en concurrence, notamment dans le cadre d'une délégation de service public.

A l'instar d'une SEMOP ou d'une SPL, la SEML implique une prise de risque financier par le Syndicat Mixte actionnaire difficilement compatible avec le peu de maîtrise technique dont dispose une personne publique pour l'exploitation d'une ligne aérienne.

4 - Critères de choix en faveur d'une délégation de service public auprès d'une compagnie aérienne

Le recours à la gestion directe permet à la collectivité de garder l'entière maîtrise du service. Ce mode de gestion correspond au fonctionnement d'un service public de taille réduite dont le budget impacte faiblement celui de la collectivité et pour lequel la collectivité dispose de compétences techniques et commerciales appropriées ce qui n'est pas le cas du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Poitiers-Biard pour l'exploitation d'une liaison aérienne.

Dans le cas de la liaison aérienne Poitiers-Lyon, le recours à la gestion déléguée répond aux impératifs de technicité et de moyens de la gestion d'une compagnie aérienne dont les moyens commerciaux.

L'exploitation d'une liaison aérienne demande des moyens et des compétences particulières comme :

- Être titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par l'Etat de nationalité de la compagnie, condition *siné qua non* pour le transport aérien de passagers, de courriers et/ou de fret, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location. L'obtention de la licence nécessite de répondre à plusieurs conditions (nationalité, être titulaire d'un Certificat de Transporteur Aérien, conditions financières, d'honorabilité...),
- Recruter et former du personnel navigant technique et commercial,
- Louer au moins un appareil permettant d'assurer la liaison,
- Assurer la maintenance de cet appareil,
- Disposer d'une assurance spécifique pour l'appareil,
- Mettre en place un système de réservation pour la commercialisation de la ligne,
- Assurer la promotion commerciale de la liaison.

Le type de service concerné, en l'espèce d'exploitation d'une liaison aérienne, revêt une spécificité technique particulière (gestion d'une compagnie aérienne) qui ne peut pas s'envisager en régie et ne correspond à aucune compétence habituelle pour le Syndicat Mixte.

Le choix entre régie ou délégation de service public est donc une nécessité avant tout technique permettant notamment d'assurer un haut niveau de sécurité et de qualité de service et de transférer les risques d'exploitation et commerciaux.

De plus, conformément à l'article 8 du décret n°2005-473 du 16 mai 2005 relatif aux règles d'attribution par l'Etat de compensation financière aux transporteurs aériens, en cas de participation financière de l'Etat, le service devra être opéré dans le cadre d'une délégation de service public. Le processus visant à recueillir la participation financière de l'Etat sera activé en parallèle de la procédure de sélection de l'opérateur.

5 - Caractéristiques envisagées du contrat de délégation de service public

Le transporteur aérien devra impérativement respecter les obligations de service public rappelées au point 2 du présent rapport et sous réserve de validation de celles-ci par le Comité Syndical et de la publication de l'arrêté correspondant par l'Etat. En cas de manquement, la convention prévoira des pénalités à la charge du transporteur.

AP, Prefecture

086-200005783-20230315-23_006-DE
Reçu le 21/03/2023
Publié le 21/03/2023

La durée prévue de la convention est de 4 ans conformément à la période maximale autorisée conformément au règlement n°1008/2008 précité.

Une compensation financière pourra être versée au transporteur. Le président sollicitera en parallèle de la procédure de DSP une participation financière de l'Etat en application des dispositions de l'article 6 du décret n°2005-473 du 16 mai 2005.

Le délégataire s'engagera sur des démarches commerciales et de qualité permettant d'accompagner le développement de la fréquentation de la liaison.

Enfin, la Collectivité conserve un pouvoir de contrôle et pourra à tout moment procéder à des opérations de vérification pour constater la correspondance entre les prestations exécutées et les obligations de service public que le transporteur s'est engagé à respecter. Le non-respect d'une obligation de service public pourra entraîner une sanction financière (réduction de la compensation versée) voire aller jusqu'à la résiliation de la convention. Dans tous les cas, le versement du solde de la compensation est réalisé après un examen annuel de l'exécution du service donnant lieu à l'établissement d'un procès-verbal signé entre les parties évaluant :

- Le compte analytique de l'exploitation de la liaison pour la période considérée ;
- L'attestation du commissaire aux comptes du transporteur précisant que ce compte analytique est conforme aux comptes globaux du transporteur ;
- Une annexe explicative précisant le détail et les modalités d'affectation à la liaison de chaque poste de coûts et en particulier des frais généraux, commerciaux, de publicité et de toute autre aélas.

6 – Organisation de la procédure de délégation de service public

La procédure de délégation de service public sera organisée selon les dispositions :

- de l'article 17 du règlement (CE) n°1008/2008 du 24 septembre 2008 ;
- du Code de la commande publique et en particulier aux dispositions prévues à la troisième partie ;
- des articles L.1410-1 à L.1410-3, L.1411-1 et suivants et R.1410-1 à R.1410-2 et R.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales relatifs aux délégations de service public.

Les principales étapes de la procédure sont les suivantes :

- Délibération de principe du Comité Syndical après recueil de l'avis de la CCSPL ;
- Publication d'un avis de concession ;
- Recueil des candidatures et des offres ;
- Ouverture des plis par la Commission visée à l'article L.1411-5 du CGCT (dite CDSP) ;
- Négociation avec un ou plusieurs soumissionnaires ;
- Saisine du Comité Syndical sur le choix de l'attributaire.

7 – Avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux

Conformément à l'article L.1411-4 du Code général des Collectivités territoriales, la Commission Consultative des Services Publics Locaux a été saisie pour avis sur le présent projet de recours à une délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Poitiers (Biard) et Lyon (Saint-Exupéry).

Cet avis sera communiqué en séance aux membres du Comité Syndical devant prononcer le principe du ~~recours à une exploitation déléguée.~~

AR Prefecture

086-200005783-20230315-23_006-DE
Reçu le 21/03/2023
Publié le 21/03/2023

8 – Conclusion

Afin de gérer au mieux l'exploitation des services aériens réguliers entre Poitiers (Biard) et Lyon (Saint-Exupéry) et au regard des moyens et compétences nécessaires pour l'organisation de ces services, il est proposé de recourir à une gestion déléguée pour une durée de 4 ans à compter du 1er novembre 2023. Le transporteur sera soumis au respect des obligations de service public modifiées en dernier lieu à la date d'attribution de la consultation.

Conformément aux dispositions des articles L. 1411-4 et suivants du Code général des collectivités territoriales, le Comité Syndical est invité, au vu de ce document et de l'avis formulé par la CCSPL, de bien vouloir :

- 1. adopter le principe de recours à une délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Poitiers (Biard) et Lyon (Saint-Exupéry) pour une durée de 4 ans à compter du 1^{er} novembre 2023 ;**
- 2. autoriser monsieur le Président à procéder à la publicité de la procédure et au recueil des offres et à négocier avec les candidats dans la limite des conditions prévues par le Code de la commande publique et aux dispositions des articles L.1411-1 et suivants et R.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;**
- 3. autoriser monsieur le Président à engager tout acte et procédure nécessaires à la passation de la procédure de délégation de service public pour l'exploitation des services aériens réguliers entre Poitiers et Lyon (Saint-Exupéry) dans les limites des compétences m'étant conférées par les dispositions précitées.**

AR Prefecture

086-200005783-20230315-23_006-DE
Reçu le 21/03/2023
Publié le 21/03/2023