

Dossier complet
le 24 décembre 2015**Formulaire de saisine***Liaison par autocar ≤ 100 km*

Version publique du document

Les informations couvertes par le secret des affaires sont présentées comme suit : [...] ou [fourchette]

**A savoir**

- Saisissez directement vos données sur ce formulaire
- Précisez le nom des fichiers si vous souhaitez joindre des pièces au dossier
- Imprimez ce formulaire et envoyez-le ainsi que les pièces jointes :
 - par mail à greffe@arafer.fr
 - et **obligatoirement par courrier postal** :
Arafer, 57, bd·Demorieux, CS 81915, 72019 Le Mans Cedex 2

La saisine contenant un nombre important de documents et de données, le formulaire ci-après liste l'ensemble des éléments demandés. Merci de l'utiliser pour renvoyer vers les éléments pertinents, en indiquant par exemple « voir document intitulé projet_de_décision » ou « voir tableur nomtableur1.xls ».

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) | D2015-004-SARL FRETHELLE Voir annexe 10 intitulée "Déclaration par Frethelle SARL de la liaison Paris-Beauvais" |
| Justification de l'intérêt à agir : <ul style="list-style-type: none"> - 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 modifié¹, - soit la liaison déclarée doit être une liaison similaire à une liaison de l'AOT, selon la définition du point 14° du même article² | 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 11 intitulée "Données de trafic sur l'origine-destination concernée, détaillées 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 12 intitulée "Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise" |
| Ressources générées sur l'origine – destination concernée, détaillées par groupe tarifaire si cette information est disponible | Voir annexe 13 intitulée "Ressources générées sur l'origine-destination concernée, détaillées par groupe tarifaire" |
| Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise | Voir annexe 14 intitulée "Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise" |
| Données de comptage de la liaison concernée | 1 826 815 passagers |
| Répartition horaire du trafic de la liaison concernée | Voir annexe 15 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 est versée par 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 16 intitulée "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" |

| 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 annexes 17 et 17 bis intitulées "Evaluation motivée de l'atteinte substantielle portée au service public par le service routier librement organisé, en termes de trafic et de ressources" |

| 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 | Sans Objet |
| 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 |

DOSSIER ARAFER

Frethelle

SOMMAIRE

SOMMAIRE DOSSIER ARAFER

| | |
|---|----------|
| <u>Annexe 1</u> : Justification de l'intérêt à agir..... | Page 1 |
| <u>Annexe 2</u> : Délibération du comité syndical du 30 novembre 2015..... | Page 3 |
| <u>Annexe 3</u> : Projet de décision d'interdiction..... | Page 6 |
| <u>Annexe 4</u> : Statuts du SMABT..... | Page 9 |
| <u>Annexe 5</u> : Délibération du comité syndical du 7/06/2007..... | Page 17 |
| <u>Annexe 6</u> : Décision du 31/12/2007, Délégation de compétence de l'Etat au SMABT.. | Page 37 |
| <u>Annexe 7</u> : Délibération du comité syndical du 25/02/2008..... | Page 39 |
| <u>Annexe 8</u> : Contrat de délégation de service public du 19 mars 2008..... | Page 45 |
| <u>Annexe 9</u> : Contrat d'exploitation de la ligne régulière TPB/SAGEB..... | Page 279 |
| <u>Annexe 10</u> : Déclaration par Fréthelle de la liaison Paris/Beauvais auprès de l'Arafer | Page 319 |
| <u>Annexe 11</u> : Données de trafic sur l'origine destination par groupe tarifaire..... | Page 323 |
| <u>Annexe 12</u> : Données de trafic sur le périmètre de l'AOT pour l'année 2014..... | Page 325 |
| <u>Annexe 13</u> : Ressources générées sur l'origine-destination pour l'année 2014..... | Page 327 |
| <u>Annexe 14</u> : Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT pour l'année 2014..... | Page 329 |
| <u>Annexe 15</u> : Répartition horaire du trafic de la liaison concernée..... | Page 331 |
| <u>Annexe 16</u> : Données relatives aux coûts supportés par l'exploitant..... | Page 346 |
| <u>Annexe 17</u> : Pertes de recettes générées par l'activité concurrente..... | Page 348 |
| <u>Annexe 18</u> : Comptes annuels 2014 de l'aéroport de Beauvais..... | Page 353 |
| <u>Annexe 19</u> : Note sur les données couvertes par le secret des affaires..... | Page 358 |
| <u>Annexe 20</u> : Version non confidentielle de l'annexe 17..... | Page 360 |

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 porte maillot ; ces courses sont commandées par la SAGEB ; elles sont commercialisées par la SAGEB, soit via le site internet de l'aéroport, soit aux guichets de l'aéroport et de la porte Maillot. La société TPB – société de transport – effectue la prestation en tant que tractionnaire et est rémunérée de façon fixe à la course par la SAGEB, la SAGEB encaissant de son côté la billetterie et prenant 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 prévues 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 15).

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 06 novembre 2015 par la société Frethelle SARL (Annexe 10) entre Paris-Porte Maillot et l'aéroport de Beauvais-Tillé, qui est identique à la ligne de service public déjà assurée par le délégataire du service public d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire de Beauvais-Tillé.

*

* *

Annexe 2

Délibération du comité syndical

du 30 novembre 2015

SYNDICAT MIXTE DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

DU COMITÉ SYNDICAL
Session du 30 novembre 2015

DÉPOSÉ
A LA PRÉFECTURE DE L'OISE

11 DEC. 2015



Le comité syndical dûment convoqué par sa présidente par lettre en date du 10 octobre 2015,

En présence de 11 des 12 membres du comité syndical :

Le quorum et les délégations de vote ayant été vérifiés,

7 membres titulaires :

Mme Caroline CAYEUX, M. Bruno MARCHETTI, M. Jacques DORIDAM, M. Gilles BOITEL, Mme Béatrice LEJEUNE, Mme Arne FUMERY, M. Frans DESMEDT

4 membres suppléants :

M. Jean-Luc BOURGEOIS
M. Jean-Luc SAUVE
M. Dominique DEVILLERS
M. Patrice MARCHAND

suppléant de
suppléant de
suppléant de
suppléant de

Mme Caroline CAYEUX
M. Bruno MARCHETTI
M. Jacques DORIDAM
M. Edouard COURTIAL

2 membres titulaires ayant donné pouvoir :

M. Claude GEWERC ayant donné pouvoir à Mme Béatrice LEJEUNE
M. Alain LETELLIER ayant donné pouvoir à M. Frans DESMEDT

Étaient excusés :

M. Jean-Charles PAILLART, M. Claude GEWERC, M. Daniel BEURDELEY, Mme Sylvie HOUSSIN, M. Bernard BRONCHAIN, M. Fabrice DALONGEVILLE, Mme Josiane BACKELANDT, M. Philippe MASSEIN, Mme Martine BORGEO, Mme Nicole COLIN, M. Alain LETELLIER, M. Eric DE VALROGER, M. Edouard COURTIAL.

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 inférieure ou égale à 100 kilomètres déposées auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) par deux compagnies, la SARL FRETHELLE le 6 novembre dernier et la

SARL FLIXBUS France le 12 novembre dernier, entre la gare routière de l'aéroport de Beauvais-Tillé et la gare routière, boulevard Pershing – Porte Maillot à Paris ;

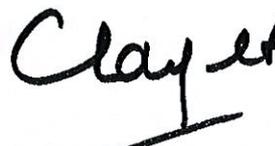
Vu le titre 6 de la convention de délégation de service public accordée à la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) relatif à l'exploitation de la ligne de transport public de personnes reliant l'aéroport de Beauvais Tillé à Paris ;

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 2015 – 11/30-08 relatif au Projet de décision d'interdiction de liaison concurrente Paris - Beauvais**

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 le projet de décision d'interdiction d'exploiter une liaison par autocar inférieure à 100 km entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris Porte Maillot, annexée 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 la décision d'interdiction d'exploiter une liaison par autocar inférieure à 100 km entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris Porte Maillot.



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

DÉPOSÉ
A LA PRÉFECTURE DE L'OISE
LE 11 DEC. 2015



Annexe 3

Projet de décision d'interdiction



ANNEXE 3 : PROJET DE DECISION D'INTERDICTION

Décision d'interdiction d'exploiter une liaison par autocar inférieure à 100 km entre l'Aéroport de Beauvais-Tillé et Paris Porte Maillot

Le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé

Le comité syndical dûment convoqué par son président par lettre en date du.... ;

Le quorum et les délégations de vote ayant été vérifiés ;

En présence de X des 12 membres du comité syndical

(...)

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 SARL (déclaration 2015-004) enregistrée par l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières le 6 novembre 2015 sous le numéro 2015/3738, portant sur la création d'un service régulier interurbain de liaison routière par autocar inférieure à 100 kilomètres, entre Paris, Porte Maillot et l'Aéroport de Beauvais-Tillé ;

Vu l'avis n°..... dude l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) concernant le projet d'interdiction d'exploiter le service susvisé déclaré par la société Frethelle SARL dont le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé 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, compte tenu des horaires, des fréquences journalières et du temps de parcours proposés, le service déclaré par la société Frethelle auprès de l'ARAFER le 6 novembre 2015 est similaire au service public de transport routier existant entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et Paris ;

Considérant que l'exploitation du service déclaré par la société Frethelle 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 20% du chiffre d'affaires actuel du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris et plus de 10% 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 ;

DECIDE

Article 1^{er} : Le service régulier interurbain de liaison routière par autocar inférieure à 100 kilomètres, entre Paris, Porte Maillot et l'Aéroport de Beauvais-Tillé, déclaré par la société Frethelle auprès de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières le 6 novembre 2015 sous le numéro 2015/3738 (numéro de déclaration 2015-004), est interdit.

Article 2 : La présente décision entre en vigueur à compter de sa notification à la société Frethelle ainsi que de sa transmission au représentant de l'Etat dans le département soit le XXX.

Article 3 : La présente décision sera publiée et notifiée à la société Frethelle par le SMABT puis transmise 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.

à Beauvais, le

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 – DENOMINATION

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 – SIEGE DE L'ETABLISSEMENT

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 – DUREE

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 – PROCEDURE D'ADHESION 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 COMPETENCES

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 concernés¹.

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 GENERALE

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 adressés 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 FINANCIERES

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

CS SMABT 2007 - 06/07-1

SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU COMITE SYNDICAL **DEPOSE**
A LA PREFECTURE 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 Beauvais-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
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
AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLE



Rapport de présentation

SOMMAIRE

| | |
|---|---|
| <i>Préambule</i> _____ | 3 |
| Contexte général _____ | 3 |
| Contexte contractuel _____ | 3 |
| Développement de l'aéroport jusqu'en 2006 _____ | 4 |
| Objectifs futurs _____ | 4 |
| <i>Objet du présent rapport</i> _____ | 4 |
| <i>Choix du mode de gestion</i> _____ | 5 |
| La régie _____ | 5 |
| Le contrat de partenariat _____ | 5 |
| Le marché public _____ | 6 |
| La délégation de service public _____ | 7 |
| <i>Caractéristiques du contrat</i> _____ | 8 |
| <i>Procédure à mettre en oeuvre</i> _____ | 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} 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 aéroportuaire 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 dérogoire 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 ;

X

- 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**



DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

**Annexe au Rapport de présentation
Document Programme**

Document programme - du 7 juin 2007

Recueil des Actes Administratifs

DU Conseil Général de l'Oise

N° 158 – Juin 2007

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 sûreté/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

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

S.G.A.R.

Arrivé le : 31 DEC. 2007
Transmis le :
Pour attribution : Cdi
Pour information :

direction générale de la Mer et des Transports

La Défense, le

direction des Transports ferroviaires
et collectifs

sous-direction des Services
de Transports ferroviaires et collectifs

SFC

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 VIBU

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

Arche Sud 92055 La Défense Cedex
Tél. : 01 40 81 21 22 - www.medad.gouv.fr

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 maîtrisé 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.

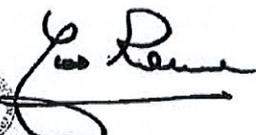
- **PRECISE**, nonobstant l'autorisation donnée au président du Syndicat mixte de signer le contrat de délégation avec le groupement précité, applicable dès que la présente délibération aura revêtu un caractère exécutoire que celle-ci ne pourra intervenir qu'après que l'assemblée générale de la CCIO 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 intérêts 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 1^{er} 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.

A LA PRÉFECTURE DE LOISE

LE 25 FEV. 2008



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 1^{er} 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 1^{er} mars 2007, et prorogeant jusqu'au 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} 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,

Syndicat Mixte
de l'Aéroport de Beauvais-Tillé

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 1^{er} :

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 1^{er} 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 1^{er} 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 10

**Déclaration par Frethelle de la liaison
Paris/Beauvais auprès de l'Arafer**



Déclaration d'une liaison par autocar ≤ 100 km

Partie 1 : Éléments obligatoires (publiés sur le site de l'Arafer)

| Identification de l'entité effectuant la déclaration | |
|--|-----------|
| Nom de l'entreprise | FRETHELLE |
| Raison sociale de l'entreprise | S.A.R.L. |

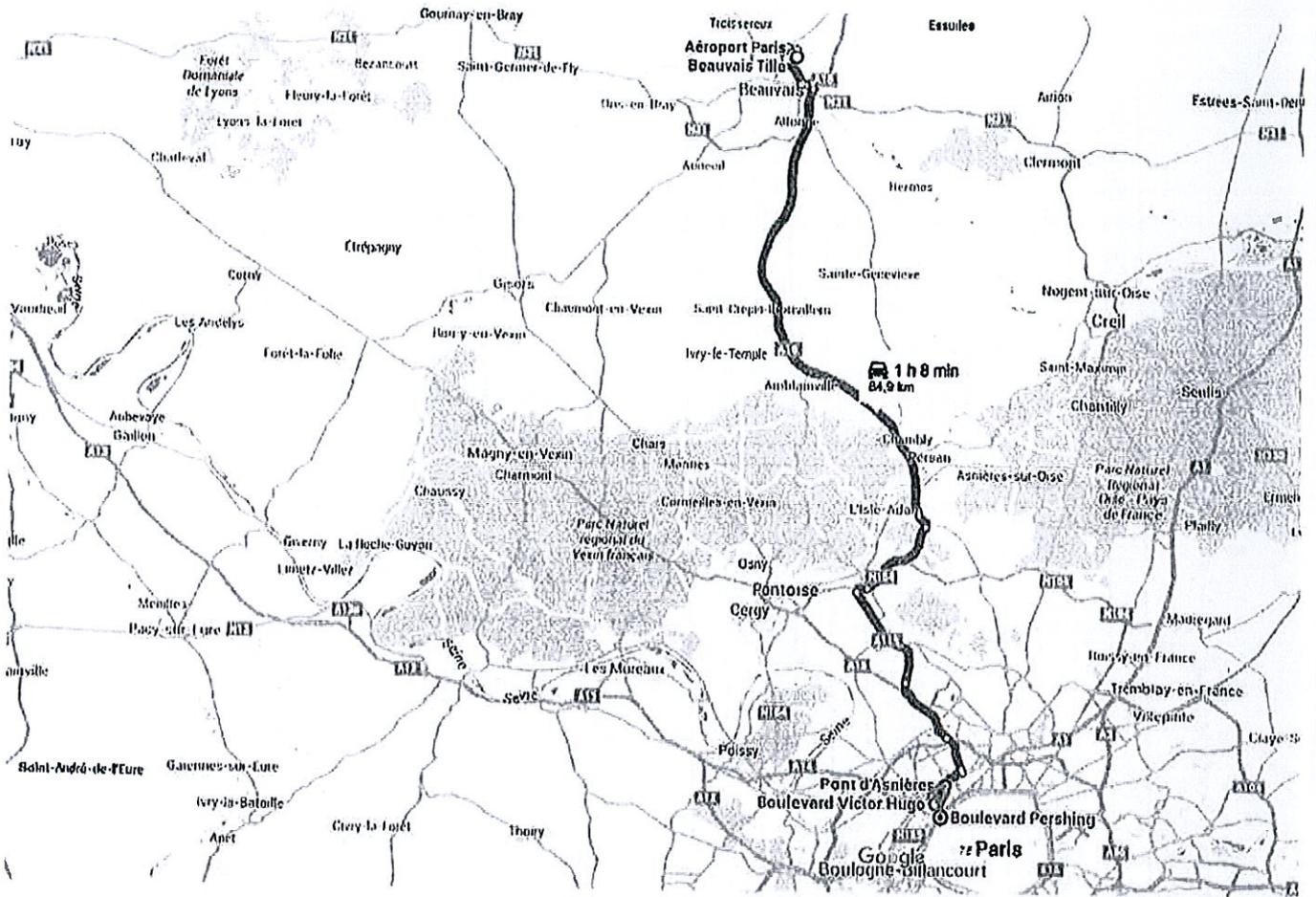
| Liaison déclarée | |
|--|--|
| Origine ¹ de la liaison <i>(adresse précise du point d'arrêt)</i> | Gare routière de l'Aéroport de Beauvais-Tillé |
| Destination ² de la liaison <i>(adresse précise du point d'arrêt)</i> | Gare routière ; boulevard Pershing - Porte Maillot à Paris |
| Itinéraire(s) envisagé(s) | Pièce(s) jointe(s) : n° 1 Nom(s) du(des) fichier(s) : carte itinéraire A16 - A115 - A15 - D7 - Pont d'Asnières - Quai Michelet - Boulevard Victor Hugo - Boulevard d'Aurelle de Paladines - Boulevard Pershing Gare routière Porte Maillot |
| Temps de parcours <i>(en heures et minutes)</i> | 1H15 minutes à 1H30 minutes |
| Fréquence ³ et volume maximum de places proposées à la vente, pour chaque horaire ou plage horaire | Pièce(s) jointe(s) : n° 2 Nom(s) du(des) fichier(s) : desserte Aéroport Beauvais-Porte Maillot 200 places proposées pour chaque départ soit 4 autocars de 50 places fréquence quotidienne, 7 jours / 7, 365 jours / an |

¹ Extrémité 1 de la liaison concernée

² Extrémité 2 de la liaison concernée

³ Telle que définie par l'article 31-1 du décret du 16 août 1985 modifié, c'est-à-dire « ensemble d'horaires de passage ou plage horaire de passage selon une périodicité donnée, de véhicules de transport routier de personnes ».

Google Maps Aéroport Paris Beauvais Tillé, Tillé à Boulevard Pershing, Paris



via A16

1 h 8 min sans circulation

▲ Cet itinéraire conserve des péages

REÇU
 Le - 6 NOV. 2015
 N° 2015 / 3738

Projet dessertes Aéroport Beauvais -Porte Maillot
 Frequence 7/7 365j/an

| Beauvais (Tillé)→Paris Pte Maillot | Capacite max passagers | Pte Maillot→Beauvais (Tillé) | Capacite max passagers |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------|------------------------|
| Horaire | | Horaire | |
| | | Pte Maillot | 200 |
| | | Aeroport de Beauvais | |
| | | Horaire | |
| Aeroport de Beauvais | 200 | 11h30depart 12h30 | 200 |
| Pte Maillot | | Aeroport de Beauvais | |
| | | Horaire | |
| Aeroport de Beauvais | 200 | 17h30 depart 18h30 | 200 |
| Pte Maillot | | Aeroport de Beauvais | |
| | | Horaire | |
| Aeroport de Beauvais | 200 | 20h30 depart 21h30 | 200 |
| Pte Maillot | | Aeroport de Beauvais | |
| | | Horaire | |
| Aeroport de Beauvais | 200 | 05h00 depart 06h15 | 200 |
| Pte Maillot | | Aeroport de Beauvais | |
| | | Horaire | |
| Aeroport de Beauvais | 200 | 07h45 | |
| Pte Maillot | | | |

REÇU

Le - 6 NOV. 2015

2015 / 3738

Annexe 12

**Données de trafic sur le périmètre de
l'AOT pour l'année 2014**

ANNEXE 12 : Données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elles organise du 1er janvier 2014 au 31 décembre 2014

| | |
|--|--------------------------|
| | Passagers aériens |
| Au départ de l'Aéroport de Beauvais-Tillé | 2 022 753 |
| A l'arrivée de l'Aéroport de Beauvais-Tillé | 2 000 869 |
| Transit | 579 |
| Total passagers aériens | 4 024 201 |

| | |
|--|------------------------|
| | Passagers bus |
| Au départ de l'Aéroport de Beauvais-Tillé | [...] passagers |
| A l'arrivée de Paris-Porte Maillot | [...] passagers |
| Total passagers bus | [...] passagers |

Annexe 14

**Revenus sur le périmètre retenu par
l'AOT pour l'année 2014**

ANNEXE 14 : Revenus sur le périmètre retenu par l'AOT du 1er janvier 2014 au 31 décembre 2014 pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise

| | Revenus en M€HT |
|---------------------------------------|-----------------|
| Recettes aéroport | [...] |
| Recettes ligne de bus | [...] |
| Total Chiffre d'affaires nets* | 57,3 |

* Confère annexe 14

Annexe 15

Répartition horaire du trafic

de la liaison concernée

LUNDI HIVER

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Frethelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|------------------------|
| 08:25 | 05:35 | 106 | 50 |
| 08:30 | 05:40 | 106 | 50 |
| 08:35 | 05:40 | 106 | 50 |
| 08:40 | 05:50 | 106 | 50 |
| 08:55 | 06:00 | 106 | 50 |
| 09:05 | 06:10 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:25 | 06:40 | 106 | 0 |
| 10:30 | 07:35 | 106 | 0 |
| 10:35 | 07:40 | 106 | 0 |
| 10:50 | 07:55 | 106 | 0 |
| 12:35 | 09:45 | 106 | 0 |
| 12:35 | 09:45 | 106 | 0 |
| 12:40 | 10:00 | 106 | 0 |
| 13:20 | 10:25 | 106 | 0 |
| 13:45 | 10:55 | 106 | 0 |
| 13:50 | 11:00 | 106 | 0 |
| 14:05 | 11:15 | 106 | 100 |
| 14:55 | 12:00 | 106 | 100 |
| 15:05 | 12:10 | 106 | 100 |
| 15:35 | 12:40 | 106 | 100 |
| 15:50 | 12:55 | 106 | 0 |
| 16:10 | 13:15 | 106 | 0 |
| 16:40 | 13:45 | 106 | 0 |
| 17:20 | 14:25 | 106 | 0 |
| 17:20 | 14:25 | 106 | 0 |
| 17:55 | 15:00 | 106 | 0 |
| 18:00 | 15:05 | 106 | 0 |
| 18:10 | 15:25 | 106 | 0 |
| 19:40 | 16:50 | 106 | 0 |
| 19:45 | 16:55 | 106 | 0 |
| 20:15 | 17:20 | 106 | 0 |
| 20:40 | 17:45 | 106 | 100 |
| 20:50 | 17:55 | 106 | 100 |
| 21:20 | 18:25 | 106 | 100 |
| 21:20 | 18:25 | 106 | 100 |
| 21:35 | 18:40 | 106 | 0 |
| 21:35 | 18:45 | 106 | 0 |
| 21:45 | 18:55 | 106 | 0 |
| 22:30 | 19:45 | 106 | 0 |
| | Total | 4346 | 1200 |

PROPOSES PAR FRETHELLE

MARDI HIVER

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Frethelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|------------------------|
| 08:35 | 05:15 | 106 | 50 |
| 08:40 | 05:20 | 212 | 50 |
| 08:55 | 05:35 | 106 | 50 |
| 09:00 | 05:40 | 106 | 50 |
| 09:05 | 05:45 | 106 | 50 |
| 09:05 | 05:45 | 106 | 50 |
| 09:25 | 06:05 | 106 | 50 |
| 09:50 | 06:30 | 106 | 50 |
| 10:30 | 07:10 | 106 | 0 |
| 10:35 | 07:15 | 106 | 0 |
| 12:10 | 08:50 | 106 | 0 |
| 12:20 | 09:00 | 106 | 0 |
| 12:35 | 09:15 | 106 | 0 |
| 13:30 | 10:10 | 106 | 0 |
| 13:30 | 10:10 | 106 | 0 |
| 14:05 | 10:45 | 106 | 0 |
| 14:15 | 10:55 | 106 | 0 |
| 14:50 | 11:30 | 106 | 100 |
| 15:50 | 12:30 | 106 | 100 |
| 16:45 | 13:25 | 106 | 100 |
| 17:00 | 13:40 | 106 | 100 |
| 17:30 | 14:10 | 106 | 0 |
| 17:55 | 14:35 | 106 | 0 |
| 18:40 | 15:20 | 106 | 0 |
| 20:05 | 16:45 | 106 | 0 |
| 20:20 | 17:00 | 212 | 0 |
| 20:45 | 17:25 | 106 | 100 |
| 21:00 | 17:40 | 106 | 100 |
| 21:05 | 17:45 | 106 | 100 |
| 21:25 | 18:05 | 106 | 100 |
| 22:05 | 18:45 | 106 | 0 |
| 22:30 | 19:10 | 106 | 0 |
| | TOTAL | 3604 | 1200 |

MERCREDI HIVER

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Fretelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 08:05 | 05:30 | 106 | 50 |
| 08:35 | 05:40 | 106 | 50 |
| 08:40 | 05:50 | 106 | 50 |
| 08:55 | 06:00 | 106 | 50 |
| 09:05 | 06:10 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:25 | 06:40 | 106 | 50 |
| 09:35 | 06:45 | 106 | 0 |
| 10:30 | 07:35 | 106 | 0 |
| 10:35 | 07:40 | 106 | 0 |
| 10:50 | 07:55 | 106 | 0 |
| 11:35 | 09:00 | 106 | 0 |
| 12:05 | 09:10 | 106 | 0 |
| 12:30 | 09:35 | 106 | 0 |
| 12:35 | 09:45 | 106 | 0 |
| 12:40 | 09:45 | 106 | 0 |
| 12:40 | 10:00 | 106 | 0 |
| 12:50 | 10:00 | 106 | 0 |
| 12:55 | 10:10 | 106 | 0 |
| 13:05 | 10:20 | 106 | 0 |
| 13:30 | 10:40 | 106 | 0 |
| 14:05 | 11:15 | 106 | 100 |
| 14:55 | 12:00 | 106 | 100 |
| 15:35 | 12:40 | 106 | 100 |
| 15:50 | 12:55 | 106 | 100 |
| 16:10 | 13:15 | 106 | 0 |
| 16:20 | 13:30 | 106 | 0 |
| 16:40 | 13:45 | 106 | 0 |
| 17:10 | 14:15 | 106 | 0 |
| 17:55 | 15:00 | 106 | 0 |
| 18:00 | 15:05 | 106 | 0 |
| 18:40 | 15:45 | 106 | 0 |
| 19:35 | 16:40 | 106 | 0 |
| 19:45 | 16:50 | 106 | 0 |
| 20:15 | 17:20 | 106 | 100 |
| 20:40 | 17:45 | 106 | 100 |
| 20:50 | 17:55 | 106 | 100 |
| 21:20 | 18:25 | 106 | 100 |
| 21:25 | 18:30 | 106 | 0 |
| 21:45 | 18:50 | 106 | 0 |
| 22:05 | 19:10 | 212 | 0 |
| 22:30 | 19:45 | 212 | 0 |
| | Total | 4770 | 1200 |

JEUDI HIVER

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Fretelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 08:35 | 05:40 | 106 | 50 |
| 08:40 | 05:50 | 106 | 50 |
| 08:55 | 06:00 | 106 | 50 |
| 09:00 | 06:05 | 106 | 50 |
| 09:05 | 06:10 | 106 | 50 |
| 09:05 | 06:15 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 50 |
| 09:25 | 06:40 | 106 | 50 |
| 09:50 | 07:00 | 106 | 0 |
| 10:30 | 07:35 | 106 | 0 |
| 10:35 | 07:40 | 106 | 0 |
| 12:20 | 09:25 | 106 | 0 |
| 12:50 | 10:20 | 106 | 0 |
| 13:25 | 10:30 | 106 | 0 |
| 13:30 | 10:35 | 106 | 100 |
| 14:50 | 12:30 | 106 | 100 |
| 15:50 | 12:55 | 106 | 100 |
| 16:15 | 13:25 | 106 | 100 |
| 16:45 | 13:50 | 106 | 0 |
| 16:55 | 14:00 | 106 | 0 |
| 17:00 | 14:05 | 106 | 0 |
| 17:15 | 14:20 | 106 | 0 |
| 17:55 | 15:00 | 106 | 0 |
| 18:40 | 15:45 | 106 | 0 |
| 19:45 | 16:50 | 106 | 0 |
| 20:00 | 17:10 | 212 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 212 | 100 |
| 21:05 | 18:15 | 106 | 100 |
| 21:35 | 18:40 | 106 | 100 |
| 22:05 | 19:10 | 106 | 0 |
| 22:30 | 19:45 | 106 | 0 |
| | Total | 3498 | 1200 |

VENDREDI HIVER

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Fretelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 08:25 | 05:35 | 106 | 50 |
| 08:30 | 05:40 | 106 | 50 |
| 08:35 | 05:40 | 212 | 50 |
| 08:40 | 05:50 | 106 | 50 |
| 08:55 | 06:00 | 106 | 50 |
| 09:05 | 06:10 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:25 | 06:40 | 106 | 0 |
| 10:30 | 07:35 | 106 | 0 |
| 10:35 | 07:40 | 106 | 0 |
| 10:50 | 07:55 | 106 | 0 |
| 11:05 | 08:10 | 106 | 0 |
| 11:35 | 09:00 | 106 | 0 |
| 12:35 | 09:45 | 106 | 0 |
| 12:35 | 09:45 | 106 | 0 |
| 12:40 | 10:00 | 106 | 0 |
| 13:20 | 10:25 | 106 | 0 |
| 13:45 | 10:55 | 106 | 0 |
| 13:50 | 11:00 | 106 | 0 |
| 14:05 | 11:15 | 106 | 100 |
| 14:55 | 12:00 | 106 | 100 |
| 15:05 | 12:10 | 106 | 100 |
| 15:35 | 12:40 | 106 | 100 |
| 15:50 | 12:55 | 106 | 0 |
| 16:10 | 13:15 | 106 | 0 |
| 16:40 | 13:45 | 106 | 0 |
| 17:20 | 14:25 | 106 | 0 |
| 17:20 | 14:25 | 106 | 0 |
| 17:55 | 15:00 | 106 | 0 |
| 19:45 | 16:50 | 106 | 0 |
| 20:15 | 17:20 | 212 | 100 |
| 20:40 | 17:45 | 106 | 100 |
| 20:50 | 17:55 | 106 | 100 |
| 21:05 | 18:20 | 106 | 100 |
| 21:15 | 18:25 | 106 | 0 |
| 21:20 | 18:25 | 106 | 0 |
| 21:20 | 18:35 | 106 | 0 |
| 21:35 | 18:40 | 106 | 0 |
| 21:45 | 18:55 | 106 | 0 |
| 22:30 | 19:45 | 106 | 0 |
| | Total | 4558 | 1200 |

SAMEDI HIVER

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Fretelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 08:35 | 05:40 | 106 | 50 |
| 08:40 | 05:50 | 106 | 50 |
| 08:55 | 06:00 | 106 | 50 |
| 09:00 | 06:05 | 212 | 50 |
| 09:05 | 06:10 | 106 | 50 |
| 09:05 | 06:15 | 106 | 50 |
| 09:25 | 06:40 | 106 | 50 |
| 09:50 | 07:00 | 106 | 50 |
| 10:30 | 07:35 | 106 | 0 |
| 10:35 | 07:40 | 106 | 0 |
| 11:05 | 08:10 | 106 | 0 |
| 12:10 | 09:15 | 106 | 0 |
| 12:20 | 09:25 | 106 | 0 |
| 12:35 | 09:40 | 106 | 0 |
| 12:55 | 10:00 | 106 | 0 |
| 13:30 | 10:35 | 106 | 0 |
| 13:30 | 10:35 | 106 | 0 |
| 13:35 | 10:40 | 106 | 0 |
| 14:05 | 11:10 | 106 | 0 |
| 14:05 | 11:15 | 106 | 0 |
| 14:15 | 11:20 | 106 | 100 |
| 14:25 | 11:30 | 106 | 100 |
| 14:25 | 11:30 | 106 | 100 |
| 15:50 | 12:55 | 106 | 100 |
| 16:10 | 13:15 | 106 | 0 |
| 16:15 | 13:20 | 106 | 0 |
| 16:45 | 13:50 | 106 | 0 |
| 17:00 | 14:05 | 106 | 0 |
| 17:55 | 15:00 | 106 | 0 |
| 18:00 | 15:05 | 106 | 0 |
| 18:40 | 15:45 | 106 | 0 |
| 20:00 | 17:10 | 106 | 0 |
| 20:05 | 17:15 | 212 | 0 |
| 20:20 | 17:25 | 106 | 100 |
| 20:45 | 18:00 | 106 | 100 |
| 20:55 | 18:00 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:05 | 18:15 | 106 | 0 |
| 21:10 | 18:15 | 106 | 0 |
| 21:20 | 18:25 | 106 | 0 |
| 21:25 | 18:30 | 106 | 0 |
| 22:30 | 19:45 | 106 | 0 |
| | Total | 4664 | 1200 |

DIMANCHE HIVER

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Fretelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 08:35 | 05:40 | 106 | 50 |
| 08:40 | 05:50 | 106 | 50 |
| 08:55 | 06:00 | 106 | 50 |
| 09:05 | 06:10 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:25 | 06:40 | 106 | 50 |
| 09:35 | 06:45 | 106 | 50 |
| 10:30 | 07:35 | 106 | 0 |
| 10:35 | 07:40 | 106 | 0 |
| 10:50 | 07:55 | 106 | 0 |
| 11:05 | 08:10 | 106 | 0 |
| 11:35 | 09:00 | 106 | 0 |
| 12:05 | 09:10 | 106 | 0 |
| 12:30 | 09:35 | 106 | 0 |
| 12:50 | 10:00 | 106 | 0 |
| 13:05 | 10:10 | 106 | 0 |
| 13:20 | 10:25 | 106 | 0 |
| 13:30 | 10:40 | 106 | 0 |
| 13:50 | 10:55 | 106 | 0 |
| 14:05 | 11:15 | 106 | 100 |
| 14:50 | 12:30 | 106 | 100 |
| 15:35 | 12:40 | 106 | 100 |
| 15:50 | 12:55 | 106 | 100 |
| 16:10 | 13:15 | 106 | 0 |
| 16:10 | 13:15 | 106 | 0 |
| 16:20 | 13:30 | 106 | 0 |
| 17:55 | 15:00 | 106 | 0 |
| 18:40 | 15:45 | 106 | 0 |
| 19:45 | 16:50 | 106 | 0 |
| 20:00 | 17:20 | 212 | 0 |
| 20:15 | 17:30 | 106 | 100 |
| 20:50 | 17:55 | 106 | 100 |
| 21:05 | 18:15 | 106 | 100 |
| 21:20 | 18:25 | 106 | 100 |
| 21:20 | 18:25 | 106 | 0 |
| 21:25 | 18:30 | 106 | 0 |
| 21:35 | 18:45 | 106 | 0 |
| 22:30 | 19:45 | 106 | 0 |
| | Total | 4240 | 1200 |

PROPOSES PAR FRETHELLE

LUNDI ÉTÉ

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Fretelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 08:10 | 05:20 | 53 | 50 |
| 08:35 | 05:45 | 53 | 50 |
| 08:40 | 05:55 | 106 | 50 |
| 08:50 | 06:15 | 106 | 50 |
| 09:10 | 06:15 | 106 | 50 |
| 09:10 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 0 |
| 09:45 | 06:50 | 106 | 0 |
| 09:50 | 06:55 | 106 | 0 |
| 10:00 | 07:25 | 53 | 0 |
| 10:20 | 07:35 | 53 | 0 |
| 10:25 | 07:40 | 106 | 0 |
| 11:00 | 08:05 | 106 | 0 |
| 12:40 | 09:45 | 106 | 0 |
| 13:40 | 10:45 | 106 | 0 |
| 13:50 | 11:00 | 106 | 0 |
| 14:05 | 11:10 | 106 | 0 |
| 14:30 | 11:35 | 106 | 100 |
| 14:50 | 11:55 | 106 | 100 |
| 15:35 | 12:40 | 106 | 100 |
| 15:40 | 12:45 | 106 | 100 |
| 16:55 | 14:00 | 106 | 0 |
| 17:50 | 14:55 | 106 | 0 |
| 18:00 | 15:05 | 106 | 0 |
| 20:15 | 17:25 | 106 | 0 |
| 20:30 | 17:35 | 106 | 100 |
| 20:35 | 17:40 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:05 | 18:10 | 106 | 0 |
| 21:10 | 18:15 | 106 | 0 |
| 21:30 | 18:40 | 106 | 0 |
| 21:40 | 18:45 | 106 | 0 |
| 21:40 | 18:45 | 106 | 0 |
| 21:45 | 18:55 | 106 | 0 |
| 22:10 | 19:15 | 53 | 0 |
| 23:55 | 20:55 | 53 | 0 |
| | Total | 3816 | 1200 |

MARDI ÉTÉ

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Fretelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 08:10 | 05:20 | 53 | 50 |
| 08:10 | 05:35 | 53 | 50 |
| 08:15 | 05:35 | 53 | 50 |
| 08:30 | 05:40 | 106 | 50 |
| 08:50 | 05:55 | 106 | 50 |
| 09:05 | 06:10 | 106 | 50 |
| 09:10 | 06:15 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 0 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 0 |
| 09:35 | 06:40 | 106 | 0 |
| 09:45 | 06:55 | 106 | 0 |
| 10:00 | 07:10 | 106 | 0 |
| 10:05 | 07:25 | 106 | 0 |
| 10:20 | 07:35 | 106 | 0 |
| 11:00 | 08:05 | 106 | 0 |
| 11:20 | 08:30 | 106 | 0 |
| 11:55 | 09:00 | 106 | 0 |
| 12:00 | 09:05 | 106 | 0 |
| 12:05 | 09:10 | 106 | 0 |
| 12:25 | 09:30 | 106 | 0 |
| 12:30 | 09:35 | 106 | 0 |
| 13:00 | 10:10 | 106 | 0 |
| 13:35 | 10:40 | 106 | 0 |
| 13:40 | 10:45 | 106 | 0 |
| 14:15 | 11:20 | 106 | 0 |
| 14:30 | 11:35 | 106 | 100 |
| 15:00 | 12:05 | 106 | 100 |
| 15:30 | 12:35 | 106 | 100 |
| 15:40 | 12:45 | 106 | 100 |
| 16:55 | 14:00 | 106 | 0 |
| 17:50 | 14:55 | 106 | 0 |
| 18:45 | 15:55 | 106 | 0 |
| 19:00 | 16:05 | 106 | 0 |
| 19:40 | 16:45 | 106 | 0 |
| 20:00 | 17:05 | 106 | 0 |
| 20:45 | 17:50 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:30 | 18:40 | 106 | 0 |
| 21:40 | 18:45 | 106 | 0 |
| 22:00 | 19:05 | 53 | 0 |
| 22:10 | 19:15 | 53 | 0 |
| 22:15 | 19:20 | 53 | 0 |
| | TOTAL | 4452 | 1200 |

MERCREDI ÉTÉ

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Fretelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 08:10 | 05:20 | 53 | 50 |
| 08:35 | 05:45 | 53 | 50 |
| 08:50 | 05:55 | 53 | 50 |
| 09:00 | 06:05 | 106 | 50 |
| 09:00 | 06:10 | 106 | 50 |
| 09:10 | 06:15 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 0 |
| 09:25 | 06:30 | 106 | 0 |
| 09:50 | 06:55 | 106 | 0 |
| 09:50 | 07:25 | 106 | 0 |
| 10:00 | 07:35 | 106 | 0 |
| 10:20 | 07:40 | 106 | 0 |
| 10:25 | 08:05 | 106 | 0 |
| 11:00 | 09:00 | 106 | 0 |
| 11:55 | 09:45 | 106 | 0 |
| 12:40 | 10:05 | 106 | 0 |
| 13:00 | 10:25 | 106 | 0 |
| 13:15 | 10:25 | 106 | 0 |
| 13:20 | 12:30 | 106 | 100 |
| 14:50 | 12:40 | 106 | 100 |
| 15:35 | 12:45 | 106 | 100 |
| 15:40 | 13:20 | 106 | 100 |
| 15:50 | 13:40 | 106 | 0 |
| 16:30 | 14:00 | 106 | 0 |
| 16:50 | 14:00 | 106 | 0 |
| 16:55 | 14:35 | 106 | 0 |
| 17:30 | 16:00 | 106 | 0 |
| 18:55 | 17:20 | 106 | 0 |
| 20:15 | 17:25 | 106 | 0 |
| 20:15 | 17:35 | 106 | 100 |
| 20:30 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:10 | 106 | 100 |
| 21:05 | 18:40 | 106 | 0 |
| 21:30 | 18:45 | 106 | 0 |
| 21:40 | 18:45 | 106 | 0 |
| 21:40 | 18:50 | 53 | 0 |
| 21:45 | 19:15 | 53 | 0 |
| 22:10 | 19:15 | 53 | 0 |
| | TOTAL | 4028 | 1200 |

JEUDI ÉTÉ

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Fretelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 08:10 | 05:20 | 53 | 50 |
| 08:15 | 05:35 | 53 | 50 |
| 08:30 | 05:40 | 53 | 50 |
| 08:45 | 05:50 | 106 | 50 |
| 08:50 | 05:55 | 106 | 50 |
| 09:05 | 06:10 | 106 | 50 |
| 09:10 | 06:15 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 0 |
| 09:40 | 06:45 | 106 | 0 |
| 09:45 | 06:55 | 106 | 0 |
| 10:00 | 07:10 | 106 | 0 |
| 10:05 | 07:25 | 106 | 0 |
| 10:20 | 07:35 | 106 | 0 |
| 10:25 | 07:40 | 106 | 0 |
| 11:00 | 08:05 | 106 | 0 |
| 11:55 | 09:00 | 106 | 0 |
| 12:05 | 09:10 | 106 | 0 |
| 12:25 | 09:30 | 106 | 0 |
| 12:30 | 09:35 | 106 | 0 |
| 12:45 | 09:50 | 106 | 0 |
| 13:00 | 10:10 | 106 | 0 |
| 13:35 | 10:40 | 106 | 0 |
| 13:40 | 10:45 | 106 | 0 |
| 13:45 | 10:50 | 106 | 0 |
| 14:35 | 11:15 | 106 | 100 |
| 14:45 | 11:40 | 106 | 100 |
| 15:00 | 11:50 | 106 | 100 |
| 15:05 | 12:05 | 106 | 100 |
| 15:40 | 12:10 | 106 | 0 |
| 16:40 | 12:45 | 106 | 0 |
| 16:55 | 13:45 | 106 | 0 |
| 18:45 | 14:00 | 106 | 0 |
| 19:00 | 15:55 | 106 | 0 |
| 20:00 | 16:05 | 106 | 0 |
| 21:00 | 17:05 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:30 | 18:05 | 106 | 0 |
| 21:30 | 18:35 | 106 | 0 |
| 21:40 | 18:40 | 106 | 0 |
| 21:40 | 18:45 | 53 | 0 |
| 22:00 | 18:45 | 53 | 0 |
| 22:10 | 19:05 | 53 | 0 |
| | TOTAL | 4452 | 1200 |

VENDREDI ÉTÉ

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Fretelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 08:10 | 05:20 | 53 | 50 |
| 08:30 | 05:35 | 53 | 50 |
| 08:35 | 05:40 | 106 | 50 |
| 08:35 | 05:45 | 106 | 50 |
| 09:00 | 06:10 | 106 | 50 |
| 09:10 | 06:15 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 0 |
| 09:45 | 06:50 | 106 | 0 |
| 09:50 | 06:55 | 106 | 0 |
| 09:50 | 06:55 | 106 | 0 |
| 10:00 | 07:25 | 106 | 0 |
| 10:20 | 07:35 | 106 | 0 |
| 10:50 | 08:05 | 106 | 0 |
| 11:00 | 08:05 | 106 | 0 |
| 12:40 | 09:45 | 106 | 0 |
| 13:40 | 10:45 | 106 | 0 |
| 13:40 | 10:45 | 106 | 0 |
| 13:50 | 11:00 | 106 | 0 |
| 14:00 | 11:05 | 106 | 0 |
| 14:05 | 11:10 | 106 | 100 |
| 14:50 | 11:55 | 106 | 100 |
| 14:50 | 12:30 | 106 | 100 |
| 15:35 | 12:40 | 106 | 100 |
| 15:40 | 12:45 | 106 | 0 |
| 16:55 | 14:00 | 106 | 0 |
| 17:05 | 14:45 | 106 | 0 |
| 17:50 | 14:55 | 106 | 0 |
| 19:20 | 17:00 | 106 | 0 |
| 20:15 | 17:25 | 106 | 0 |
| 20:30 | 17:35 | 106 | 100 |
| 20:35 | 17:40 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:05 | 18:10 | 106 | 0 |
| 21:15 | 18:20 | 106 | 0 |
| 21:30 | 18:40 | 106 | 0 |
| 21:40 | 18:45 | 106 | 0 |
| 21:40 | 18:45 | 106 | 0 |
| 21:40 | 18:45 | 106 | 0 |
| 21:45 | 18:55 | 53 | 0 |
| 22:10 | 19:15 | 53 | 0 |
| | TOTAL | 4346 | 1200 |

SAMEDI ÉTÉ

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Frethelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|------------------------|
| 08:10 | 05:35 | 53 | 50 |
| 08:15 | 05:35 | 53 | 50 |
| 08:30 | 05:40 | 106 | 50 |
| 08:50 | 05:55 | 106 | 50 |
| 09:05 | 06:10 | 106 | 50 |
| 09:10 | 06:15 | 106 | 50 |
| 09:15 | 06:20 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 0 |
| 09:45 | 06:55 | 106 | 0 |
| 09:50 | 07:10 | 106 | 0 |
| 10:00 | 07:20 | 106 | 0 |
| 10:05 | 07:25 | 106 | 0 |
| 10:20 | 07:40 | 106 | 0 |
| 10:25 | 08:05 | 106 | 0 |
| 11:00 | 09:10 | 106 | 0 |
| 12:05 | 09:25 | 106 | 0 |
| 12:20 | 09:30 | 106 | 0 |
| 12:25 | 09:35 | 106 | 0 |
| 12:30 | 10:10 | 106 | 0 |
| 13:00 | 10:40 | 106 | 0 |
| 13:35 | 10:45 | 106 | 0 |
| 13:40 | 11:20 | 106 | 100 |
| 14:15 | 11:50 | 106 | 100 |
| 14:45 | 12:05 | 106 | 100 |
| 15:00 | 12:45 | 106 | 100 |
| 15:40 | 13:40 | 106 | 0 |
| 16:35 | 14:00 | 106 | 0 |
| 16:55 | 15:05 | 106 | 0 |
| 18:00 | 15:55 | 106 | 0 |
| 18:45 | 16:05 | 106 | 0 |
| 19:00 | 17:05 | 106 | 0 |
| 20:00 | 17:50 | 106 | 0 |
| 20:45 | 18:05 | 106 | 0 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 0 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:35 | 106 | 100 |
| 21:30 | 18:35 | 106 | 100 |
| 21:30 | 18:40 | 106 | 100 |
| 21:30 | 18:45 | 106 | 0 |
| 21:40 | 19:05 | 106 | 0 |
| 22:00 | 19:15 | 53 | 0 |
| 22:10 | 19:45 | 53 | 0 |
| 22:35 | 20:10 | 53 | 0 |
| | TOTAL | 4346 | 1200 |

DIMANCHE ÉTÉ

| Sens Beauvais/Paris | Sens Paris/Beauvais | Capacité Max SAGEB | Capacité Max Fretelle |
|---------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| 08:10 | 05:20 | 53 | 50 |
| 08:50 | 05:55 | 53 | 50 |
| 08:55 | 06:00 | 106 | 50 |
| 09:00 | 06:10 | 106 | 50 |
| 09:10 | 06:15 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 50 |
| 09:20 | 06:25 | 106 | 50 |
| 09:45 | 06:50 | 106 | 50 |
| 09:50 | 06:55 | 106 | 0 |
| 10:00 | 07:25 | 106 | 0 |
| 10:20 | 07:35 | 106 | 0 |
| 11:00 | 08:05 | 106 | 0 |
| 11:55 | 09:00 | 106 | 0 |
| 11:55 | 09:00 | 106 | 0 |
| 12:00 | 09:05 | 106 | 0 |
| 12:40 | 09:45 | 106 | 0 |
| 13:00 | 10:05 | 106 | 0 |
| 13:15 | 10:25 | 106 | 0 |
| 13:40 | 10:45 | 106 | 100 |
| 14:50 | 12:30 | 106 | 100 |
| 15:40 | 12:45 | 106 | 100 |
| 15:45 | 12:50 | 106 | 100 |
| 16:25 | 13:30 | 106 | 0 |
| 16:30 | 13:40 | 106 | 0 |
| 16:50 | 14:00 | 106 | 0 |
| 16:55 | 14:00 | 106 | 0 |
| 17:30 | 14:35 | 106 | 0 |
| 19:05 | 16:15 | 106 | 0 |
| 19:20 | 16:30 | 106 | 0 |
| 20:15 | 17:20 | 106 | 0 |
| 20:15 | 17:25 | 106 | 0 |
| 20:50 | 17:55 | 106 | 100 |
| 21:00 | 18:05 | 106 | 100 |
| 21:05 | 18:10 | 106 | 100 |
| 21:05 | 18:10 | 106 | 100 |
| 21:30 | 18:40 | 106 | 0 |
| 21:40 | 18:45 | 106 | 0 |
| 21:50 | 18:55 | 106 | 0 |
| 21:55 | 19:00 | 106 | 0 |
| 22:00 | 19:15 | 106 | 0 |
| 22:10 | 19:15 | 53 | 0 |
| 22:10 | 19:30 | 53 | 0 |
| | TOTAL | 4240 | 1200 |

Annexe 16

**Données relatives aux coûts
supportés par l'exploitant**

ANNEXE 16 : Données relatives aux coûts supportés par l'exploitant sur le périmètre retenu par l'AOT du 1er janvier 2014 au 31 décembre 2014 pour apprécier l'atteinte portée aux services qu'elle organise

| | Charges en M€HT |
|--------------------------------------|------------------------|
| Charges aéroport | [...] |
| Charges ligne bus | [...] |
| Total Charges d'exploitation* | 57,1 |

* Confère annexe 14

Annexe 17 (bis) : Pertes de recettes générées par l'activité concurrente saison HIVER (saison IATA du 01/11 au 31/03)

| | Aéroport de Beauvais => Paris Porte Maillot (SAGEB) | Paris Porte Maillot => Aéroport de Beauvais (SAGEB) | Aéroport de Beauvais => Paris Porte Maillot (Frethelle) | Paris Porte Maillot => Aéroport de Beauvais (Frethelle) | Capacité maximum / jour proposée par la SAGEB | Substituabilité (taux retenu : 60%) | Perte de recette estimée par jour en €HT (taux 60%) * | Capacité maximum / jour proposée par Frethelle | Substituabilité (taux retenu : 90%) | Perte de recette estimée par jour en €HT (taux 90%) * | Capacité maximum / jour proposée par Frethelle | Substituabilité (taux retenu : 90%) | Perte de recette estimée par jour en €HT (taux 90%) * | Capacité maximum / jour proposée par Frethelle |
|------------------------|---|---|---|---|---|-------------------------------------|---|--|-------------------------------------|---|--|-------------------------------------|---|--|
| LUNDI | de 08h25 à 22h30 | de 05h35 à 19h45 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 4 346 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| MARDI | de 08h35 à 22h30 | de 05h15 à 19h10 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 3 604 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| MERCREDI | de 08h05 à 22h30 | de 05h30 à 19h45 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 4 770 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| JEUDI | de 08h35 à 22h30 | de 05h40 à 19h45 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 3 498 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| VENREDI | de 08h25 à 22h30 | de 05h35 à 19h45 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 4 558 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| SAMEDI | de 08h35 à 22h30 | de 05h40 à 19h45 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 4 664 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| DIMANCHE | de 08h35 à 22h30 | de 05h40 à 19h45 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 4 540 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| Durée du trajet : 1h15 | | | | | TOTAL HEBDOMADAIRE EN €HT | | | | | | | | | |
| | | | | | 1 690 920 | | | TOTAL SAISON IATA HIVER EN €HT | | 2 516 380 | | | TOTAL SAISON IATA HIVER EN €HT | |

Annexe 17 (bis) : Pertes de recettes générées par l'activité concurrente saison ÉTÉ (saison IATA du 01/04 au 31/10)

| | Aéroport de Beauvais => Paris Porte Maillot (SAGEB) | Paris Porte Maillot => Aéroport de Beauvais (SAGEB) | Aéroport de Beauvais => Paris Porte Maillot (Frethelle) | Paris Porte Maillot => Aéroport de Beauvais (Frethelle) | Capacité maximum / jour proposée par la SAGEB | Substituabilité (taux retenu : 60%) | Perte de recette estimée par jour en €HT (taux 60%) * | Capacité maximum / jour proposée par Frethelle | Substituabilité (taux retenu : 90%) | Perte de recette estimée par jour en €HT (taux 90%) * | Capacité maximum / jour proposée par Frethelle | Substituabilité (taux retenu : 90%) | Perte de recette estimée par jour en €HT (taux 90%) * | Capacité maximum / jour proposée par Frethelle |
|------------------------|---|---|---|---|---|-------------------------------------|---|--|-------------------------------------|---|--|-------------------------------------|---|--|
| LUNDI | de 08h10 à 22h05 | de 05h20 à 20h05 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 3 816 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| MARDI | de 08h10 à 22h15 | de 05h20 à 19h20 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 4 452 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| MERCREDI | de 08h10 à 22h10 | de 05h30 à 19h15 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 4 028 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| JEUDI | de 08h10 à 22h10 | de 05h20 à 19h05 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 4 452 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| VENREDI | de 08h10 à 22h10 | de 05h20 à 19h15 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 4 346 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| SAMEDI | de 08h10 à 22h05 | de 05h30 à 20h10 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 4 346 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| DIMANCHE | de 08h10 à 22h10 | de 05h20 à 19h30 | de 08h30 à 21h30 | de 05h00 à 18h30 | 4 280 | 720 | 10 980 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 | 1 080 | 16 470 | 1 200 |
| Durée du trajet : 1h15 | | | | | TOTAL HEBDOMADAIRE EN €HT | | | | | | | | | |
| | | | | | 2 805 800 | | | TOTAL SAISON IATA ÉTÉ EN €HT | | 3 488 700 | | | TOTAL SAISON IATA ÉTÉ EN €HT | |
| | | | | | 3 996 720 | | | TOTAL ANNUEL EN €HT | | 5 995 080 | | | TOTAL ANNUEL EN €HT | |

Annexe 18
Comptes annuels 2014

Bilan Actif

SAS SAGEB

Période du 01/01/14 au 31/12/14

Edition du 30/01/15

| RUBRIQUES | BRUT | Amortissements | Net (N) 31/12/2014 | Net (N-1) 31/12/2013 |
|--|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------------|
| CAPITAL SOUSCRIT NON APPELÉ | | | | |
| IMMOBILISATIONS INCORPORELLES | | | | |
| Frais d'établissement | 203 085 | 203 085 | | |
| Frais de développement | | | | |
| Concession, brevets et droits similaires | 744 481 | 327 049 | 417 432 | 330 696 |
| Fonds commercial | | | | |
| Autres immobilisations incorporelles | | | | |
| Avances et acomptes sur immobilisations incorporelles | | | | |
| TOTAL immobilisations incorporelles : | 947 566 | 530 134 | 417 432 | 330 696 |
| IMMOBILISATIONS CORPORELLES | | | | |
| Terrains | 5 142 587 | 1 387 445 | 3 755 142 | 3 765 848 |
| Constructions | 23 706 368 | 6 020 910 | 17 685 459 | 18 642 759 |
| Installations techniques, matériel et outillage industriel | 14 855 347 | 5 319 154 | 9 536 193 | 10 229 834 |
| Autres immobilisations corporelles | 1 105 950 | 874 093 | 231 858 | 267 068 |
| Immobilisations en cours | 1 759 384 | | 1 759 384 | 268 285 |
| Avances et acomptes | | | | |
| TOTAL immobilisations corporelles : | 46 569 637 | 13 601 601 | 32 968 036 | 33 173 795 |
| IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES | | | | |
| Participations évaluées par mise en équivalence | | | | |
| Autres participations | 6 000 000 | | 6 000 000 | 6 000 000 |
| Créances rattachées à des participations | | | | |
| Autres titres immobilisés | | | | |
| Prêts | 622 | | 622 | 14 676 |
| Autres immobilisations financières | 6 000 | | 6 000 | 6 030 |
| TOTAL immobilisations financières : | 6 006 622 | | 6 006 622 | 6 020 706 |
| ACTIF IMMOBILISÉ | 53 523 825 | 14 131 735 | 39 392 090 | 39 525 196 |
| STOCKS ET EN-COURS | | | | |
| Matières premières et approvisionnement | 454 552 | | 454 552 | 433 610 |
| Stocks d'en-cours de production de biens | | | | |
| Stocks d'en-cours production de services | | | | |
| Stocks produits intermédiaires et finis | | | | |
| Stocks de marchandises | 10 495 | | 10 495 | |
| TOTAL stocks et en-cours : | 465 047 | | 465 047 | 433 610 |
| CRÉANCES | | | | |
| Avances, acomptes versés sur commandes | 584 098 | | 584 098 | 91 401 |
| Créances clients et comptes rattachés | 9 013 481 | 734 156 | 8 279 326 | 7 093 202 |
| Autres créances | 3 095 933 | | 3 095 933 | 2 921 734 |
| Capital souscrit et appelé, non versé | | | | |
| TOTAL créances : | 12 693 512 | 734 156 | 11 959 357 | 10 106 336 |
| DISPONIBILITÉS ET DIVERS | | | | |
| Valeurs mobilières de placement | 910 682 | | 910 682 | 6 601 847 |
| Disponibilités | 6 167 549 | | 6 167 549 | 2 369 592 |
| Charges constatées d'avance | 151 580 | | 151 580 | 203 516 |
| TOTAL disponibilités et divers : | 7 229 812 | | 7 229 812 | 9 174 955 |
| ACTIF CIRCULANT | 20 388 371 | 734 156 | 19 654 216 | 19 714 900 |
| Frais d'émission d'emprunts à étaler | | | | |
| Primes remboursement des obligations | | | | |
| Écarts de conversion actif | | | | |
| TOTAL GÉNÉRAL | 73 912 196 | 14 865 891 | 59 046 306 | 59 240 097 |

Bilan Passif

SAS SAGEB

Période du 01/01/14 au 31/12/14
Edition du 30/01/15

| RUBRIQUES | Net (N) 31/12/2014 | Net (N-1) 31/12/2013 |
|---|-----------------------|-------------------------|
| SITUATION NETTE | | |
| Capital social ou individuel dont versé 5 500 000 | 5 500 000 | 5 500 000 |
| Primes d'émission, de fusion, d'apport, ... | 3 000 000 | 3 000 000 |
| Écarts de réévaluation dont écart d'équivalence | | |
| Réserve légale | 460 114 | 340 293 |
| Réserves statutaires ou contractuelles | | |
| Réserves réglementées | | |
| Autres réserves | | |
| Report à nouveau | 3 442 170 | 3 165 575 |
| Résultat de l'exercice | 1 914 845 | 2 396 415 |
| TOTAL situation nette : | 14 317 129 | 14 402 284 |
| SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT | | |
| PROVISIONS RÉGLEMENTÉES | | |
| CAPITAUX PROPRES | 14 317 129 | 14 402 284 |
| Produits des émissions de titres participatifs | | |
| Avances conditionnées | 17 223 850 | 16 638 842 |
| AUTRES FONDS PROPRES | 17 223 850 | 16 638 842 |
| Provisions pour risques | 200 000 | 100 000 |
| Provisions pour charges | 3 117 000 | 3 873 828 |
| PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES | 3 317 000 | 3 973 828 |
| DETTES FINANCIÈRES | | |
| Emprunts obligataires convertibles | | |
| Autres emprunts obligataires | | |
| Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit | 10 358 298 | 11 504 884 |
| Emprunts et dettes financières divers | 1 890 201 | 2 046 451 |
| TOTAL dettes financières : | 12 248 499 | 13 551 335 |
| AVANCES ET ACOMPTES RECUS SUR COMMANDES EN COURS | | |
| DETTES DIVERSES | | |
| Dettes fournisseurs et comptes rattachés | 3 011 334 | 2 002 617 |
| Dettes fiscales et sociales | 3 650 473 | 3 437 924 |
| Dettes sur immobilisations et comptes rattachés | 570 753 | 149 281 |
| Autres dettes | 4 001 422 | 4 432 527 |
| TOTAL dettes diverses : | 11 233 982 | 10 022 350 |
| PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE | 705 845 | 651 458 |
| DETTES | 24 188 326 | 24 225 143 |
| Ecarts de conversion passif | | |
| TOTAL GÉNÉRAL | 59 046 305 | 59 240 097 |

Compte de Résultat (Première Partie)

SAS SAGEB

Période du 01/01/14 au 31/12/14
Edition du 30/01/15

| RUBRIQUES | France | Export | Net (N) 31/12/2014 | Net (N-1) 31/12/2013 |
|---|-------------------|--------|-----------------------|-------------------------|
| Ventes de marchandises | 92 641 | | 92 641 | 17 |
| Production vendue de biens | | | | |
| Production vendue de services | 57 247 435 | | 57 247 435 | 56 579 140 |
| Chiffres d'affaires nets | 57 340 076 | | 57 340 076 | 56 579 157 |
| Production stockée | | | | 1 418 624 |
| Production immobilisée | | | | |
| Subventions d'exploitation | | | | |
| Reprises sur amortissements et provisions, transfert de charges | | | 1 662 036 | 357 039 |
| Autres produits | | | 4 421 | |
| PRODUITS D'EXPLOITATION | | | 59 006 533 | 58 354 819 |
| CHARGES EXTERNES | | | 93 527 | |
| Achats de marchandises [et droits de douane] | | | (10 495) | |
| Variation de stock de marchandises | | | 241 801 | 555 471 |
| Achats de matières premières et autres approvisionnement | | | (20 942) | (46 224) |
| Variation de stock [matières premières et approvisionnement] | | | 36 654 116 | 36 600 848 |
| Autres achats et charges externes | | | | |
| TOTAL charges externes : | | | 36 958 007 | 37 110 095 |
| IMPOTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS | | | 1 747 181 | 1 745 474 |
| CHARGES DE PERSONNEL | | | 8 706 105 | 8 484 627 |
| Salaires et traitements | | | 3 972 759 | 3 758 546 |
| Charges sociales | | | | |
| TOTAL charges de personnel : | | | 12 678 864 | 12 243 173 |
| DOTATIONS D'EXPLOITATION | | | 4 187 528 | 4 017 217 |
| Dotations aux amortissements sur immobilisations | | | | |
| Dotations aux provisions sur immobilisations | | | 7 016 | 221 040 |
| Dotations aux provisions sur actif circulant | | | 799 000 | 958 000 |
| Dotations aux provisions pour risques et charges | | | | |
| TOTAL dotations d'exploitation : | | | 4 993 544 | 5 196 257 |
| AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION | | | 735 050 | 766 948 |
| CHARGES D'EXPLOITATION | | | 57 112 648 | 57 081 947 |
| RÉSULTAT D'EXPLOITATION | | | 1 893 886 | 1 292 873 |

Compte de Résultat (Seconde Partie)

SAS SAGEB

Période du 01/01/14 au 31/12/14

Edition du 30/01/15

| RUBRIQUES | Net (N) 31/12/2014 | Net (N-1) 31/12/2013 |
|--|-----------------------|-------------------------|
| RÉSULTAT D'EXPLOITATION | 1 893 888 | 1 292 873 |
| Bénéfice attribué ou perte transférée Perte supportée ou bénéfice transféré | | |
| PRODUITS FINANCIERS | | |
| Produits financiers de participation | 540 000 | 1 500 000 |
| Produits des autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé | 293 | 507 |
| Autres intérêts et produits assimilés | 36 198 | 53 732 |
| Reprises sur provisions et transferts de charges | | |
| Différences positives de change | | |
| Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement | 5 371 | 8 504 |
| | 581 862 | 1 562 742 |
| CHARGES FINANCIÈRES | | |
| Dotations financières aux amortissements et provisions | | |
| Intérêts et charges assimilées | 141 458 | 151 362 |
| Différences négatives de change | | |
| Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement | | |
| | 141 458 | 151 362 |
| RÉSULTAT FINANCIER | 440 404 | 1 411 380 |
| RÉSULTAT COURANT AVANT IMPOTS | 2 334 290 | 2 704 253 |
| PRODUITS EXCEPTIONNELS | | |
| Produits exceptionnels sur opérations de gestion | 5 188 | 1 811 |
| Produits exceptionnels sur opérations en capital | | |
| Reprises sur provisions et transferts de charges | | |
| | 5 188 | 1 811 |
| CHARGES EXCEPTIONNELLES | | |
| Charges exceptionnelles sur opérations de gestion | 50 | 390 |
| Charges exceptionnelles sur opérations en capital | 2 500 | 15 957 |
| Dotations exceptionnelles aux amortissements et provisions | | |
| | 2 550 | 16 347 |
| RÉSULTAT EXCEPTIONNEL | 2 638 | (14 537) |
| Participation des salariés aux résultats de l'entreprise | 121 536 | 39 435 |
| Impôts sur les bénéfices | 300 547 | 253 866 |
| TOTAL DES PRODUITS | 59 593 584 | 59 919 373 |
| TOTAL DES CHARGES | 57 678 739 | 57 522 957 |
| BÉNÉFICE OU PERTE | 1 914 845 | 2 396 415 |

Annexe 19

Note sur les données couvertes par le secret des affaires

Annexe 19 : Note sur les données confidentielles

Comme indiqué, dans les lignes directrices de l'ARAFER, nous tenons à porter à votre connaissance, la liste des données confidentielles présente dans le dossier de saisine :

- Annexe 8, relative au contrat de délégation de service public du 19 mars 2008
- Annexe 9, relative au contrat d'exploitation de la ligne régulière TPB/SAGEB
- Annexe 11, relative aux données de trafic sur l'origine-destination par groupe tarifaire
- Annexe 12, relative aux données de trafic sur le périmètre retenu par l'AOT. La partie confidentielle ne concerne que les 3 valeurs relatives aux passagers bus.
- Annexe 13, relative aux ressources générées sur l'origine-destination concernée par groupe tarifaire
- Annexe 14, relative aux revenus sur le périmètre de l'AOT pour l'année 2014. La partie confidentielle porte sur les deux lignes « Recettes aéroport », « Recettes ligne de bus ».
- Annexe 16, relative aux coûts supportés par l'exploitant pour l'année 2014. La partie confidentielle porte sur les deux lignes « Charges aéroport », « Charges ligne bus ».
- Annexe 17, relative à l'évaluation motivée de l'atteinte substantielle portée service public dont une version non confidentielle est jointe à ce présent document (Annexe 20)
- Annexe 17 bis, relative aux pertes de recettes générées par l'activité concurrente. Les données confidentielles portent sur les deux dernières colonnes des deux tableaux (taux substituabilité de 70% et pertes de recettes associées) ainsi que l'astérisque se trouvant en bas du deuxième tableau

Annexe 20
Version non confidentielle
de l'annexe 17

ANNEXE 20

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

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 millions de passagers sur l'année 2014 (voir annexe 12). Depuis le début de l'année 2015, le trafic progresse de 10% pour atteindre au 31 décembre 2015, selon les prévisions de la SAGEB, 4,4 millions de passagers. Ce trafic est assuré essentiellement par quatre compagnies aériennes, Ryanair (3 350 000 passagers), Wizzair (525 000 passagers), Blue Air (90 000 passagers) et Air Moldova (23 000 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 2014 est de 57,3 millions d'euros, et se répartit de la manière suivante :

- XX 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
- XX 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 XX Millions d'euros au résultat d'exploitation de la plateforme, alors que le résultat d'exploitation de la plateforme n'est que de +1.8 Millions d'euros.

Les pertes de recettes générées par l'exploitation du service concurrent déclaré par la société Frethelle estimées selon le tableau joint en annexe 17 bis s'élèvent à 3.996.720 euros par an avec un taux de substituabilité de 60%, s'élèvent à 5.995.080 euros par an avec un taux de substituabilité de 90% , s'élèvent à XX 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 XX% et XX% du chiffre d'affaires actuel du service public de transport reliant l'aéroport de Beauvais-Tillé à Paris et plus de XX du chiffre d'affaires procuré au délégataire par l'ensemble des activités exploitées sur la plate-forme aéroportuaire.

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 presque triplé pour passer de 1.4 Millions de passagers à 4 Millions de passagers, connaissant ainsi la plus forte croissance des aéroports français.

Par ailleurs, les contraintes physiques propres à l'aéroport de Beauvais et plus précisément ses infrastructures, bordées entre les villages de Beauvais et de Tillé 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 engendrerait inéluctablement une diminution voire une disparition du trafic aéroportuaire, et donc mécaniquement du trafic de la ligne de service routier elle-même.

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.

Le résultat d'exploitation de l'exercice 2014 de la SAGEB est de 1 893 886 euros. 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. Par conséquent, il apparaît clairement que le maintien de l'exploitation de la ligne de bus entre Paris et l'aéroport de Beauvais-Tillé dans les conditions économiques actuelles est impérativement nécessaire pour assurer l'équilibre économique du service public concédé à la SAGEB. C'est d'ailleurs dans cet esprit que l'article 52 de la convention de délégation de service public a été rédigé afin de garantir cet équilibre économique :

« 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 Délégué, à titre accessoire, dans le cadre du présent contrat. L'exclusivité est accordée au Délégué 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 Délégué, dans le cadre de l'exécution du présent contrat, si des lignes concurrentes à celle confiée au Délégué 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. »

Compte tenu de ce qui vient d'être exposé, il ne fait aucun doute que l'exploitation de lignes concurrentes à celle actuellement assurée par le concessionnaire de l'aéroport de Beauvais-Tillé remet en question purement et simplement le modèle économique retenu qui, depuis l'année 1997, permet à cet aéroport de figurer parmi les dix plateformes les plus importantes de France.

Ainsi, 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'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routière 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 Fréthelle.

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 potentiel de voyageurs susceptibles d'emprunter ce mode de transport 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 nécessaires d'obtenir ainsi que toutes les pièces justificatives des données chiffrées mentionnées ci-dessus.