

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

**PROCES-VERBAL DU COMITE SYNDICAL  
DU SYNDICAT MIXTE DE L'AEROPORT DE POITIERS BIARD**

Le Comité Syndical dûment convoqué le 9 janvier 2023 s'est réuni pour une réunion le 16 janvier 2023 à 16h30, dans la salle des délibérations René MONORY à l'hôtel du Département de la Vienne, sous la présidence de Monsieur Alain PICHON, Président du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Poitiers-Biard.

**Etaient présents :**

**GRAND POITIERS COMMUNAUTE URBAINE**

Titulaires : Florence JARDIN, Jean-Charles AUZANNEAU, Bastien BERNELA, Gilles MORISSEAU

**DEPARTEMENT DE LA VIENNE**

Titulaires : Alain PICHON, Pascale MOREAU, Sandrine BARRAUD, Gilbert BEAUJANEAU, Jean-Louis LEDEUX, Claude EIDELSTEIN, Isabelle BARREAU, Anthony BROTTIER

**Etaient Excusés :**

**GRAND POITIERS COMMUNAUTE URBAINE**

Titulaires : Léonore MONCOND'HUY ayant donné son pouvoir à Florence JARDIN, Michel FRANÇOIS ayant donné son pouvoir à Gilles MORISSEAU

**DEPARTEMENT DE LA VIENNE**

Titulaires : Bruno BELIN ayant donné son pouvoir à Alain PICHON, Jérôme NEVEUX ayant donné son pouvoir à Alain PICHON, François BOCK ayant donné son pouvoir à Pascale MOREAU

**Participaient également à la réunion en qualité de :**

**Personnels des administrations**

**GRAND POITIERS COMMUNAUTE URBAINE**

Emmanuel DIAZ-ANILLO, Guillaume BERTHIAS, Stéphanie BOURY

**DEPARTEMENT DE LA VIENNE**

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

**Expert**

**IENAIR**

Jérôme COURTOIS

**ORDRE DU JOUR**

Rapport n° 1 : Approbation du Compte rendu du Comité syndical du 13 Juillet 2022

Rapport n° 2 : Saisine de l'Etat pour la modification des Obligations de Service Public imposées sur les services aériens réguliers entre Poitiers (BIARD) et Lyon (SAINT-EXUPERY)

Rapport n° 3 : Lancement d'une procédure d'urgence pour désigner un transporteur aérien transitoire sur la liaison Poitiers Lyon

Le Président, après avoir vérifié que le quorum était atteint, propose d'ouvrir la réunion de ce comité syndical.

## **RAPPORT N° 1 - APPROBATION DU COMPTE RENDU DU COMITE SYNDICAL DU 13 JUILLET 2022**

---

Avant son approbation, Gilles MORISSEAU souhaite remercier le Syndicat Mixte d'avoir consacré du temps pour la restitution de l'étude initiée par Grand Poitiers ; les 6 délégués souhaitent en effet pouvoir partager cette étude dans le contexte actuel pour ensuite la travailler ensemble plus finement sachant que l'étude n'est pas une finalité en soi.

Le Comité Syndical approuve à l'unanimité le compte rendu de la réunion du comité syndical du 13 juillet joint en annexe 1.

## **RAPPORT N° 2 – SAISINE DE L'ETAT POUR LA MODIFICATION DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC IMPOSEES SUR LES SERVICES AERIENS REGULIERS ENTRE POITIERS (BIARD) ET LYON (SAINT-EXUPERY)**

---

Alain PICHON cède la parole à Jérôme COURTOIS du cabinet IENAIR pour la présentation de ce rapport et le suivant.

En préambule de cette présentation, il rappelle quelques éléments de contexte sur l'existence et la légitimité de cette ligne reconnue en Obligation de service public et vitale pour le territoire.

Les OSP ont été modifiées le 4 Janvier 2019 selon un schéma peu courant avec un double touché entre la Rochelle, Poitiers et Lyon précisant que les deux liaisons doivent être exploitées ensemble en respectant notamment des critères de fréquences, d'horaires et de taille d'appareil.

Le financement de la ligne est assuré par l'Etat (35 %) , les deux syndicats et la Région Nouvelle-Aquitaine (65 %).

Cette OSP exploitée par Chalais devait s'achever le 31 octobre mais la compagnie a demandé une résiliation de manière anticipée par courriers en date des 14 novembre et 16 décembre 2022.

Le Syndicat doit donc délibérer d'une part sur les OSP en évaluant le besoin de desserte entre Poitiers et Lyon et d'autre part sur la procédure d'urgence rendue nécessaire avec la demande de résiliation anticipée.

Pour les OSP, il est nécessaire d'évaluer la demande. Pour cela, Jérôme Courtois s'appuie sur une étude réalisée par SEALAR sur le potentiel de la clientèle sur la liaison Poitiers Lyon. SEALAR a évalué l'impact de la crise COVID sur la liaison avec une diminution de l'offre (nombre de sièges et disparition des 2 allers et retour par jour) et une perte des principales connectivités à Lyon en particulier celles du matin.

Contrairement à d'autres liaisons nationales sur Lyon, cette ligne ne retrouve pas le trafic d'avant la crise compte tenu de l'insuffisance des fréquences par semaine.

Cette étude montre par ailleurs les pratiques de la clientèle qui souhaite aller sur Lyon pour bénéficier notamment des connexions sur d'autres plateformes en France et en Europe. Elle évalue par ailleurs le potentiel de passagers sur cette destination évaluée à environ 20 000 passagers en prenant en compte la « fuite » des passagers de la Vienne au départ des aéroports de Bordeaux et Nantes sur Lyon. Les nouveaux horaires ont en effet généré un important report des passagers sur les autres aéroports.

Le trafic existe mais il passe par d'autres biais. L'objectif des nouvelles OSP est donc de capter à nouveau ces passagers à travers une offre adaptée notamment sur les fréquences et les horaires.

SEALAR confirme donc que Lyon est la destination de prédilection pour une clientèle affaires. Elle recommande donc 2 AR par jour et une bonne connectivité, un avion turbo réacteur et une compagnie qui dispose d'un accord commercial avec Air France (Code Share par exemple).

Les nouvelles OSP proposées prennent donc en compte ces éléments avec des adaptations en introduisant des possibilités de délestage sur certaines fréquences moins importantes sous réserve que la fréquentation en moyenne sur 13 semaines ne dépasse pas 300 passagers par semaine.

Sur les horaires, l'objectif est avant tout de demander aux compagnies de permettre une bonne connectivité à partir de Lyon et de pouvoir assurer des possibilités d'aller et retour dans la journée une ou deux fois par semaine.

Le comité syndical est donc invité à délibérer sur les modifications des OSP à transmettre au ministre des transports en lui demandant également une délégation de compétences.

Alain PICHON remercie Jérôme COURTOIS pour cette présentation et invité les délégués à un échange sur ces propositions.

Gilles MORISSEAU remercie Jérôme COURTOIS mais regrette que de n'avoir pas eu connaissance de cette étude avec la transmission du rapport. Il demande confirmation sur le nombre moyen de fréquences à 7 par semaine. Il s'interroge sur les perspectives annoncées du trafic compte tenu des retours de la DGAC sur le trafic business en baisse avec le télétravail et la généralisation de la visio conférence. Avec ces nouvelles OSP, tenant compte de ces nouveaux usagers, le nombre de passagers est sans doute fort.

Jérôme COURTOIS propose d'encadrer la période de démarrage en évitant d'emblée le retour au programme nominal. Il s'agit ainsi de pouvoir être en capacité de revenir à un programme normal en se laissant des marges de manœuvre.

Alain PICHON souhaite que l'on soit surtout vigilant sur des horaires qui répondent au besoin de la clientèle.

Gilles MORISSEAU demande confirmation qu'il ne s'agit pas du cahier des charges pour la consultation mais seulement de la demande de modification des conditions d'exploitation de la ligne. Il rappelle en effet la demande de Grand Poitiers de pouvoir inclure dans le cahier des charges des engagements des compagnies sur la transition énergétique.

Jérôme COURTOIS confirme qu'il s'agit d'une première étape pour préciser le programme de base. Le cahier des charges qui suivra sera plus précis sur les critères de sélection de la compagnie en les « challengeant » notamment sur des critères environnementaux.

Florence JARDIN demande une confirmation sur les contours de la consultation qui ne permettra pas dans l'immédiat une exploitation de la ligne par des petits appareils hybrides ou électriques. Jérôme COURTOIS confirme que pour l'instant c'est un peu prématuré car les compagnies ne sont pas tout à fait opérationnelles pour proposer de nouveaux appareils. Par ailleurs, il faut faire attention sur l'exploitation de la ligne par des appareils de faible capacité ; le coût par passager est dans la pratique beaucoup plus élevé qu'avec un appareil de plus forte capacité.

Elle demande par ailleurs s'il est possible d'indiquer dans le cahier des charges un plafond financier à ne pas dépasser en rappelant que Grand Poitiers ne sera pas en mesure d'apporter plus que les contributions actuelles.

Jérôme COURTOIS précise que s'agissant d'une DSP, il n'est pas possible de prévoir une enveloppe budgétaire pour les collectivités ; les candidats disposent seulement d'une estimation de la valeur totale de la délégation.

Anthony BROTTIER constate que l'étude réalisée par SEALAR permet de constater plusieurs points notamment la non adaptation des horaires et la baisse de la fréquentation imputable en grande partie à la

compagnie Chalais. Cette situation nous met en difficulté car il n'est pas aisé de confirmer le potentiel évalué par SEALAR.

Sur les délestages, il est nécessaire de ne pas aller en dessous de 7 car il faut prendre en compte des charges fixes.

Sur le coût moyen des billets, Jérôme Courtois confirme que la variabilité des tarifs des billets sera assez limitée sur les petits avions avec un risque que le prix du billet soit également élevé.

**Après ces échanges et questions, le Président soumet au vote le projet de délibération qui est adopté à l'unanimité.**

### **RAPPORT N° 3 : LANCEMENT D'UNE PROCEDURE D'URGENCE POUR DESIGNER UN TRANSPORTEUR AERIEN TRANSITOIRE SUR LA LIAISON POITIERS LYON**

---

Alain PICHON demande à Jérôme COURTOIS de présenter ce rapport qui est la suite du rapport précédent consacré à la validation de la nouvelle procédure d'OSP. Face à la demande de préavis adressée par Chalais, il est nécessaire d'éviter une rupture de service avant le lancement de la nouvelle OSP.

Sur la période transitoire, l'objectif est de relancer la fréquentation afin que l'exploitation de la nouvelle DSP à compter de Novembre 2023 soit la continuité de cette dynamique et non une récupération de trafic.

Chalais a écrit les 14 novembre et 16 décembre 2022 pour demander une résiliation anticipée avec un préavis de 4 mois compte tenu d'une perte financière trop importante. Le 2<sup>ème</sup> courrier de Chalais permet d'entériner la procédure d'urgence au regard du règlement européen considérant qu'il s'agit d'un arrêt inopiné à l'initiative de la compagnie.

Le règlement prévoit que la procédure d'urgence est prévue pour une durée maximum de 7 mois, délai permettant de relancer une nouvelle consultation.

Il faut trouver un nouvel opérateur permettant de sélectionner de façon transitoire (7 mois maximum) avant de trouver un opérateur pour l'OSP normale.

Dans le cadre de la procédure d'urgence, le syndicat a plus de liberté pour lancer la consultation spécifique des transporteurs en adoptant cette délibération et en prenant appui sur la délibération précédente sur la modification des OSP.

Gilles MORISSEAU souhaite que lui soit confirmé que le transporteur en situation transitoire exploitera la ligne selon les nouvelles OSP et non le programme initial. Jérôme Courtois lui confirme que c'est ce qui est prévu (la DGAC et la commission européenne ont donné leur accord pour que l'exploitation en procédure d'urgence se fasse avec les nouvelles OSP).

Les élus souhaiteraient que la consultation permette de poursuivre une liaison La Rochelle Poitiers Lyon. L'opérateur devra respecter les deux modifications des OSP proposées par les deux syndicats. Elles sont compatibles en respectant les 7 fréquences hebdomadaires et 37 000 passagers.

Gilles MORISSEAU interroge Alain PICHON pour savoir si des démarches ont déjà été entreprises auprès de compagnies. Il lui est répondu par l'affirmative ; des contacts ont été pris auprès d'une dizaine de compagnies françaises et européennes pour les informer du prochain lancement de la procédure d'urgence : Air France et Céleste ne répondront pas, Amélia et Twinjet sont vivement intéressées et quelques compagnies ont été contactées mais n'ont pas répondu pour l'instant (Air Corsica, Air Norstrum par exemple).

Florence JARDIN souhaite savoir si des démarches seront entreprises pour récupérer des pénalités auprès de la compagnie. Alain PICHON indique qu'il veut tout mettre en œuvre pour les appliquer.

Jérôme COURTOIS précise en effet que plusieurs pénalités ou réductions de compensation existent dans la convention et il convient d'évaluer celles qui peuvent être appliquées et le montant que cela suppose (réductions à appliquer sur le nombre de vols non réalisés par exemple).

Jean-Charles AUZANNEAU insiste sur la nécessité d'appliquer les pénalités car les contribuables ne comprendraient pas compte tenu qu'il s'agit de deniers publics. Il souhaite par ailleurs savoir si l'actuelle compagnie pourra candidater sur la nouvelle DSP. Il recommande par ailleurs que tout soit mis en œuvre pour que le Syndicat dispose de plusieurs offres afin d'éviter une réponse avec une position dominante.

Jérôme COURTOIS répond par l'affirmative ; il sera d'ailleurs intéressant d'examiner son offre au regard de son expérience et des nouvelles conditions proposées.

Gilles MORISSEAU insiste sur l'impossibilité pour Grand Poitiers de prendre en charge des dépenses supplémentaires relatives à cette procédure d'urgence.

**Après ces échanges et questions, le Président soumet au vote le projet de délibération qui est adopté à l'unanimité.**

#### **QUESTIONS DIVERSES :**

Florence JARDIN interroge le Président sur les suites données à la demande de révision du contrat de délégation de SEALAR. Alain PICHON précise que cette demande est bien prise en compte mais que compte tenu de la demande de résiliation déposée par Chalais, son examen n'est pas encore abouti.

L'ordre du jour étant épuisé, le Président lève la séance à 10 heures 20.