

AERODROME REIMS PRUNAY
DELEGATION DE SERVICE PUBLIC
RAPPORT DE PRESENTATION

Présentation du service

1. - Objet du service

Situé sur la commune de Prunay, l'aérodrome de Reims-Prunay, ci-après désigné « l'aérodrome » ou « plateforme aéroportuaire », accueille l'aviation de tourisme et d'affaires. En 2011, son activité a atteint les 27 162 mouvements.

Créé en 1968, l'aérodrome était initialement exploité par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Eprenay (CCIRE) en qualité de concessionnaire.

Depuis 1974, la Ville de Reims, propriétaire de l'équipement, en a confié l'exploitation et l'entretien à la CCIRE.

La CCIRE assure ainsi l'exploitation de l'aérodrome conformément aux dispositions de droit commun et aux dispositions particulières applicables à tout exploitant d'aéroport.

L'aérodrome est ouvert à la circulation aérienne publique au sens de l'article L. 6312-1 du code des transports.

2. - Nature et périmètre des missions à accomplir

La CCIRE fournit un service aéroportuaire répondant aux besoins des usagers réguliers présents sur le site, des exploitants d'aéronefs, des administrations et des entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités de transport aérien, ainsi que des passagers et du public.

Elle prend les dispositions utiles pour assurer, en ce qui concerne les missions dont elle a la charge, la mise en œuvre du principe de continuité de ce service, en collaboration avec les services de l'État et l'établissement public Météo France.

La CCIRE met en œuvre les moyens techniques et humains nécessaires au fonctionnement du service public et assure le développement et l'exploitation de l'aérodrome de manière compatible avec les exigences du transport aérien et de ses besoins actuels et futurs.

La Ville conserve le contrôle du service public et la compétence de la CCIRE est exercée sous réserve des attributions générales de l'État et de Météo France.

3. - Ouvrages utilisés :

La plateforme aéroportuaire, dont la superficie est évaluée à 56,01 ha au cadastre est composée :

- d'une piste en dur de 1 150 m x 30 m ;
- d'une piste en herbe de 1 170 x 80 m ;
- d'un balisage de nuit ;
- d'aires de stationnement ;
- de différents terrains faisant partie du domaine public aéroportuaire et positionnés à l'intérieur des clôtures ;
- d'un bâtiment pour l'accueil des usagers composé d'un hall d'accueil des usagers avec attente, de 5 bureaux, 1 tisanerie, des locaux techniques et de rangement, douches, WC, avec l'accessibilité pour les personnes handicapés en rez-de-chaussée et à l'étage, une vigie, pour une surface totale du bâtiment de 214,7 m² (plan annexe 2) ;
- d'un bâtiment composé de locaux réservés aux pompiers, un bureau, une grande salle, de locaux de rangement et toilettes ; y compris un garage pour le véhicule de pompiers et un espace d'entrepôt pour le petit matériel d'entretien utilisé sur la plateforme, d'une surface de 184,39 m² (plan annexe 2).

Tous les autres bâtiments existants sur le site sont exclus.

Rappel des modalités de gestion actuelles

1- Mode de gestion en cours

Créé en 1968, l'aérodrome a été construit par la CCIRE, puis remis à la Ville de Reims.

En 1974, l'aérodrome est toujours exploité par la CCIRE et un contrat a été conclu entre la Ville et cette dernière pour une première durée de 6 mois, puis renouvelé d'année en année par tacite reconduction.

Aujourd'hui, cette convention n'est plus satisfaisante compte tenu de l'évolution du contexte technique, économique et réglementaire.

Il est donc nécessaire de décider du devenir de ce service et d'avoir recours à un mode de gestion adapté.

2- Éléments objectifs d'appréciation :

L'aérodrome a enregistré au cours des 3 dernières années les nombres de mouvements suivants :

	2009	2010	2011
Associations basées	16 614	16 575	18 334
Trafic « affaires »	8 359	7 465	8 828
TOTAL	24 973	24 070	27 162

La fréquentation est assurée pour 1/3 par du trafic « extérieur » et pour 2/3 par les clubs et associations locales, dites « basées ».

L'augmentation du trafic en 2011 est perceptible tant pour les clubs basés que pour les extérieurs (affaire et tourisme). On note également à partir de juin 2011, une reprise des essais de vols par l'entreprise historique présente sur le site qui a obtenu de nouveaux marchés. Ces vols avaient été presque complètement abandonnés lors des 5 années précédentes.

La qualité de l'accueil et du service rendu par l'équipe en place est reconnue par tous les usagers.

L'aérodrome a aussi des atouts importants qui constituent un vecteur pour son développement : il est situé à moins de 15 min du centre ville de Reims, aux abords immédiats du vignoble champenois, et à proximité du pôle de compétitivité mondial Industrie Agro-Ressources.

C'est donc une nécessité de garantir la continuité et la qualité du service en raison, notamment, de ses retombées socio-économiques positives :

- activité économique induite par l'aviation d'affaires ;
- soutien au développement économique et touristique de la région champenoise ;
- contribution à l'animation et à la vie locale ;
- maintien sur le site d'entreprises développant la construction d'avions et l'avionique.

Les dépenses de fonctionnement réalisées par la CCI pour assurer ce service au cours des 3 dernières années se sont élevées à :

2009	2010	2011
325 229 €	332 027 €	352 413 €

Les recettes, y compris les redevances foncières se sont élevées en 2008, 2009 et 2010 : (Le montant des recettes perçues au titre de 2011 n'est pas définitif à ce jour).

2008	2009	2010
174 695 €	178 845 €	197 043 €

3- Renseignements relatifs aux personnels affectés au service

7 agents à temps plein assurent le service de l'aérodrome :

- 1 superviseur assurant le management, les fonctions de responsable SSLIA (Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs), les fonctions de régisseur et les remplacements AFIS (Aerodrome Flight Information Service),
- 2 agents AFIS polyvalents (assurant aussi des missions d'entretien et l'avitaillement),
- 1 agent AFIS,
- 1 agent polyvalent (en cours de formation AFIS),
- 2 pompiers d'aérodrome assurant aussi des missions d'entretien courant.

Ces agents sont tous rémunérés selon les dispositions prévues au règlement intérieur du personnel non statutaire de la C.C.I.R.E (voir situation du personnel annexe 3).

4- mise en évidence des contraintes rencontrées.

L'aérodrome est limité par sa faible longueur de piste comprise entre deux routes à fréquentation importante, RD 944 à l'ouest et RD 931 à l'est, ce qui a limité jusqu'à ce jour son développement.

Tous les avions ne peuvent pas s'y poser et le trafic est limité aux aéronefs de tourisme et d'affaires de faible capacité.

L'existence de nombreuses situations particulières liées à la gestion du foncier conduit la collectivité à en conserver la maîtrise et à exclure certains bâtiments de la délégation.

L'importance des terrains disponibles compris à l'intérieur du domaine public aéroportuaire conduit la Collectivité à inclure leur entretien dans le contrat de gestion jusqu'à décision définitive de leur devenir.

Evolutions envisagées

Le gestionnaire est chargé de reprendre la gestion aéroportuaire de l'aérodrome à l'exception des conventions d'occupation du domaine public qui resteront à la charge de la collectivité.

Il percevra à ce titre les redevances aéronautiques (atterrissage, décollage, stationnement...).

De nouveaux barèmes et une simplification de facturation pourront être proposés. Ces redevances seront rediscutées chaque année en liaison avec la collectivité. Le gestionnaire mettra en place une Commission Consultative Économique avec les usagers du site.

Il développe une stratégie commerciale comportant un plan de promotion de l'aérodrome et la mise en place d'un site internet. Il en assure le suivi. Il conforte la position et les atouts de l'aérodrome auprès des partenaires économiques et touristiques régionaux.

En matière d'investissement sur le développement du site, la collectivité engage dès maintenant une réflexion à laquelle le gestionnaire sera associé, sur les possibilités de décalage d'un seuil de la piste, et sur l'installation de nouvelles entreprises en lien direct avec l'aéroportuaire et susceptible de permettre le développement du trafic.

Présentation des différentes solutions de gestion possibles

Le choix du mode de gestion doit se faire avec pour objectif le développement de l'activité aéronautique, le maintien de la qualité et de la continuité du service, en conservant en poste les personnels techniques présents sur la plateforme. Différentes solutions sont envisageables (annexe 1).

1. La gestion directe

La gestion en régie d'un service public consiste en la prise en charge directe de son fonctionnement par la personne publique qui l'a créé, avec ses propres moyens matériels, humains et financiers.

Cette solution permet à la Collectivité de garder l'entière maîtrise du service.

Cependant, elle présente plusieurs inconvénients liés notamment à la nécessité d'organiser un nouveau service s'inscrivant dans un secteur d'activités très spécifique (aviation) et d'intégrer du personnel avec des compétences techniques particulières (agents AFIS, pompiers de plateforme aéroportuaire).

2. La gestion déléguée :

Pour l'organisation de la gestion externalisée de son service, la Collectivité peut opter :

- soit pour la conclusion d'un ou plusieurs marchés publics
- soit pour la conclusion d'une délégation de service public.

Un marché public est un contrat conclu à titre onéreux avec des personnes publiques ou privées par des personnes morales de droit public pour l'acquisition de prestations de services, de fournitures ou de travaux.

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 au résultat de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service.

Sur le plan technique, aucun de ces deux modes de gestion ne se distingue fondamentalement. Dès lors, les engagements en matière de performance, de respect des objectifs fixés par la collectivité, etc. ne seront pas différents. Dans tous les cas, la Collectivité aura les moyens d'obtenir de son cocontractant la qualité de service attendue.

3. Proposition de mode de gestion

Le choix entre marchés publics et délégation de service public résulte de considérations d'ordre juridique, technique, financier, politique et même historique.

Malgré de nombreux points communs avec les marchés publics, la délégation de service public présente certains avantages au regard de la situation de la Collectivité.

- Le marché public de gestion avec reprise du personnel présente l'avantage et l'inconvénient d'être renouvelé très régulièrement. Ainsi les évolutions en matière économique peuvent être prises en compte par la collectivité lors des renouvellements, mais le marché public n'assure pas la stabilité du personnel qui est susceptible de changer d'employeur très régulièrement. La collectivité assume seule tous les risques liés à l'exploitation.
- La délégation de service public confirme la position de ce service dans le domaine concurrentiel. Elle permet de développer une stratégie plus ambitieuse grâce à des contrats plus longs (7 années possibles dans le cas d'un contrat de type affermage). Le délégataire assure la gestion et l'exploitation du service. A ce titre, il en assume des risques.

4. Conclusion sur le choix du mode de gestion

La solution la plus appropriée à la gestion de l'aérodrome est la poursuite d'une gestion déléguée.

La Collectivité envisage donc de lancer une procédure de délégation de service public telle que prévue par la loi n°93-122 du 29 janvier 1993 (dite loi Sapin).

Présentation des principaux éléments du contrat envisagé

1 – Les missions confiées au délégataire

La délégation porte sur la gestion de l'aérodrome.

Les principales activités confiées au délégataire sont :

- l'accueil des usagers et la gestion des relations avec les occupants,
- la fonction aérienne et le service AFIS,
- la sécurité incendie sur l'aérodrome et la lutte aviaire
- l'entretien, le nettoyage et la maintenance des installations qui lui sont confiées.

Il assure la reprise et la gestion du personnel en poste. Il propose un plan de développement de l'activité et assure la promotion commerciale de l'aérodrome. Il reprend un contrat permettant de maintenir le Service d'avitaillement sur l'aérodrome.

2 - Principales activités prérogatives de l'État

L'État assure ses missions dans le cadre de ses fonctions régaliennes : les services concernés assurent un contrôle dans le cadre de la réglementation pour la sécurité, la police de l'exploitation.

Météo France assure l'assistance météo et est le seul prestataire possible en matière de fourniture de données météo.

3 - Principales activités restant à la charge de la collectivité :

La collectivité assure le développement technique de la plateforme aéroportuaire, les programmes d'investissement courant *immobiliers*, la mise aux normes des installations et les investissements qu'elle juge nécessaire.

Elle assure la gestion des conventions d'occupation du domaine public existantes et à venir. Elle contrôle le service.

Le contrat définira précisément les objectifs assignés au délégataire et les critères de performance correspondants, les informations que le délégataire tiendra à la disposition de la collectivité, les modalités de leur transmission et les moyens de contrôle effectifs dont elle pourra faire usage pour vérifier la bonne exécution du contrat et la qualité du service. Des pénalités viendront sanctionner le non-respect des obligations réglementaires ou contractuelles.

4 - Rémunération du cocontractant et niveau des tarifs

Le délégataire perçoit les redevances composées des taxes aéronautiques fixées chaque année en lien avec le propriétaire et dues par les usagers et la majoration de la taxe d'aéroport versée par l'État au titre de ses missions régaliennes.

La collectivité lui verse une subvention forfaitaire annuelle d'exploitation prévue dans les termes du contrat afin de compenser les obligations de service public qui sont à sa charge.

Par ailleurs, le délégataire s'acquitte chaque année auprès de la collectivité d'une redevance d'occupation du domaine public.

5 - Situation du personnel

Le contrat de délégation de service public imposera au futur délégataire la reprise du personnel en poste sur la plateforme aéroportuaire et dépendant actuellement de la CCIRE.

6 - Durée du contrat d'affermage

La délégation de service public envisagée serait d'une durée de 7 années.

	Collectivité ←←←←←		Risque et responsabilité		→→→→→ Entreprise privée	
	Gestion Publique				Gestion Déléguée	
	Régie directe	Plusieurs Marchés publics	Un seul marché d'exploitation			
Maîtrise d'ouvrage Nature du contrat	100% collectivité				Par la collectivité	
Mode de passation	Prestations de services		Nécessité de bien connaître les besoins		Délégation de service public	
	Contrats de moyens		Contrat de moyens (essentiellement)		Nécessité de bien définir les objectifs	
Réactivité si modifications marginales des prestations ou de leur volume	La modification des conditions de fonctionnement n'engage que les moyens de la régie	Appel d'offres avec ou sans formalité (selon montant)		Appel d'offres		
Réactivité si modifications significatives et imprévues		Procédure négociée		Facile (marchés à bons de commandes) à assez difficile		
Droit applicable pour achats et sous-traitance	Code des marchés publics	Code des marchés publics moins souple que pour les marchés privés		Contrats de droit privé		
		Pas de sous-traitant (a priori)	Agrément et paiement direct des sous-traitants (lourd)		Pas d'obligation pour la collectivité d'accepter et d'agréer les conditions de paiement des sous-traitants	
Mise à disposition des biens nécessaires et investissements	Régie (personnalisée) ou collectivité (simple autonomie financière)	Collectivité et/ou prestataires - possibilité de reprise des biens par la collectivité en fin de contrat			Collectivité et / ou son délégataire Possibilité de reprise des biens par la collectivité en fin de contrat Difficultés liées au versement de subventions publiques à une entreprise privée dans le cadre de concession ou de travaux concessifs Faible concurrence	
Exploitation	Régie	Collectivité et son ou ses prestataires	Tout ou partie : l'entreprise (selon		Délégataire	
Facturation et recouvrement des redevances	Règles comptabilité publique (trésor public ou régie de recettes)	Règles de la comptabilité publique : soit la régie soit le prestataire de services (régie de recettes ou convention) collectivité propriétaire des recettes (cas général mais pas obligatoire)			Par le délégataire du service, propriétaire des recettes commerciales (en général, mais pas obligatoire)	
Rémunération du prestataire, subvention ou compensation		Prix unitaires et/ou forfaitaires acquittés par la collectivité		Recettes commerciales		
Prix du service	Pas de différences significatives et systématiques : selon taille du service (économies d'échelle), exigence de rentabilité, niveau de service attendu...					
Régime fiscal	Collectivité / Régie assujettie à la TVA avec déduction de la TVA sur l'ensemble des dépenses investissement et fonctionnement (marchés de prestations)				Délégataire assujetti, pas la collectivité Transfert droit déduction TVA sur investissement, mais pas sur les dépenses de fonctionnement	
Risques commerciaux	Supportés par la collectivité (éventuellement intéressement)			Délégataire (possibilité de révision des conditions financières dans le contrat)		
Risques d'exploitation	Supportés par la collectivité (gérance) et / ou le prestataire (cas général)			Délégataire		
Responsabilités / exploitation	Collectivité / Régie (selon que la régie est ou non personnalisée)	Responsabilité de la collectivité et du prestataire			Délégataire Contrôle de la collectivité (sur les résultats plus que sur les moyens)	
Risques / renouvellement		Régie / Collectivité	En l'absence de GER, pas de reversement systématique des provisions non dépensées risque partagé		Délégataire (pour ce qui est à sa charge). Obligation de reversement des sommes non dépensées recommandée	
Personnel	Statut privé sauf le directeur et l'agent comptable Polyvalence, formation et disponibilité	Statut privé pour le personnel des prestataires Compétences et disponibilité indispensables, à contractualiser				
Fin de contrat	Sans objet	Personnel : art L.122-12 Code du travail Restitution des biens à la collectivité, éventuelle possibilité de reprise des biens du prestataire		Personnel : art. L.122-12 Code du travail Remise des ouvrages à la collectivité (bien de retour), indemnités pour les biens de reprise (le cas échéant)		
Contrôle et transparence du service	Par la collectivité avec possibilité d'audit externe (l'autocontrôle est parfois difficile)	Facilité par la définition contractuelle précise des prestations confiées	Le contrôle par la collectivité est relativement difficile (faible lisibilité financière : comptes d'exploitation intégrés à la comptabilité générale de l'entreprise ; Entreprises faisant généralement partie d'importantes sociétés)			
Lisibilité de la collectivité	Lien direct avec l'utilisateur	La collectivité reste en lien direct avec l'utilisateur (en général).		Situation intermédiaire		Pour la collectivité, pas de relations directes avec l'utilisateur (en général)
Assurances	Collectivité / régie	Collectivité-régie / prestataire			Délégataire Collectivité : PC ± risque / existence des ouvrages	

Annexe 2 : plans

- Plan emprise aéroportuaire
- plan des locaux accueil et vigie
- plan du local SSLIA

Annexe 3 : Situation du personnel

AERODROME DE REIMS PRUNAY - SITUATION DU PERSONNEL					
FONCTION	ANNEE DE NAISSANCE	DATE D'EMBAUCHE	QUALIFICATION ACTUELLE	TEMPS D'ACTIVITE	CONVENTION COLLECTIVE
Superviseur aérodrome Régisseur responsable SSLIA et service AFIS	1970	08/09/2008	Aéronautique Equipe 6B	Temps plein	Règlement intérieur du personnel non-statutaire de la CCIRE
Agent service sauvetage lutte incendie	1979	01/10/2010	Pompier 2B	Temps plein	Règlement intérieur du personnel non-statutaire de la CCIRE
Agent service sauvetage lutte incendie	1980	01/09/2008	Pompier 2B	Temps plein	Règlement intérieur du personnel non-statutaire de la CCIRE
Agent d'aéroport polyvalent	1979	01/04/2003	Agent d'aéroport 2A	Temps plein	Règlement intérieur du personnel non-statutaire de la CCIRE
Agent AFIS POLYVALENT	1973	18/09/2000	AGENT AFIS 3B	Temps plein	Règlement intérieur du personnel non-statutaire de la CCIRE
AGENT AFIS	1955	03/01/1994	AGENT AFIS 3B	Temps plein	Règlement intérieur du personnel non-statutaire de la CCIRE
AGENT D'AEROPORT AFIS POLYVALENT	1953	22/09/1999	AGENT AFIS 3B	Temps plein	Règlement intérieur du personnel non-statutaire de la CCIRE

AFIS : Aerodrome Flight Information Service