

**Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon**  
**Rapport d'observations définitives en date du 20 juillet 2007**

**Chambre de commerce et d'industrie  
de Carcassonne – Limoux – Castelnaudary (Aude)**

**Exercices 2001 à 2005,**

**Délibérations de la chambre : 23 août 2006 (observations provisoires)  
et 20 avril 2007 (observations définitives)**

**Réponses aux observations provisoires : ordonnateur le 8 février 2007.**

**Réponses aux observations définitives : néant**

**Document devenu communicable le 10 septembre 2007**

**Rapport d'observations définitives n° 076/323 du 20  
juillet 2007**

**CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE  
DE CARCASSONNE-LIMOUX-CASTELNAUDARY (Aude)**

**Exercices 2001 à 2005**

<b>1- PRESENTATION DE L'AEROPORT DE CARCASSONNE EN PAYS CATHARE.....</b>	<b>2</b>
1-1 HISTORIQUE.....	2
1-2 CARACTERISTIQUES TECHNIQUES.....	3
<b>2- LA SITUATION FINANCIERE DE L'AEROPORT .....</b>	<b>5</b>
2-1 LES COMPTES DE L'AEROPORT DURANT LA PERIODE CONTROLEE. ....	5
2-2 UNE SITUATION RELATIVEMENT MAITRISEE PAR LE CONCESSIONNAIRE .....	10
2-3 CONCLUSION.....	11
<b>3- LES RELATIONS DE RYANAIR AVEC LA CCI GESTIONNAIRE DE L'AEROPORT.....</b>	<b>12</b>
3-1 LES ATTENTES DE RYANAIR :.....	12
3-2 LES OBJECTIFS DE LA CCI SONT DE NATURE A ENCOURAGER CE PARTENARIAT DESEQUILIBRE .....	16
3-3 AU-DELA DE LEUR AMPLEUR, LA CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES S'INTERROGE SUR LA VALEUR JURIDIQUE DES ENGAGEMENTS DE LA CCI, EN DROIT INTERNE COMME EN DROIT COMMUNAUTAIRE	16
<b>4- LES RELATIONS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE ET DES AUTRES PARTENAIRES PUBLICS DANS LE CADRE DE LA GESTION DE L'AEROPORT .....</b>	<b>17</b>
4-1 LES LIENS CONTRACTUELS AVEC L'ETAT.....	17
4-2 LA VILLE DE CARCASSONNE .....	17
4-3 LE DEPARTEMENT DE L'AUDE.....	18
4-4 LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON.....	19
<b>5- CONCLUSION.....</b>	<b>20</b>

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

Les observations émises sur la gestion de la Chambre de commerce et d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry, portent sur les exercices 2001 à 2005.

L'intervention de la chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon est effectuée par délégation de la Cour des comptes en application des dispositions des articles L. 111-4, L. 111-9, R. 111-1 et R. 111-2 du code des juridictions financières, et de l'arrêté du Premier président de la Cour des comptes, du 17 janvier 2003.

A l'occasion du présent contrôle, l'examen de la juridiction a uniquement porté sur la gestion de la concession de l'aéroport de « *Carcassonne en pays cathare* » dans le cadre d'une enquête conjointe de la Cour des Comptes et de plusieurs chambres régionales des comptes sur la gestion des aéroports.

<b>1- PRESENTATION DE L'AEROPORT DE CARCASSONNE EN PAYS CATHARE</b>
---------------------------------------------------------------------

### **1-1 Historique**

1-1.1 L'aéroport de Carcassonne, où un premier vol aurait eu lieu le 11 mars 1911, est resté un aérodrome pour aviation légère jusqu'aux années 1970. Entre 1975 et 1997, « *le trafic est caractéristique d'un petit aérodrome à vocation locale* ». En 1996, après suppression de la desserte vers Paris, le nombre de passagers transportés sur l'année se réduit à 355 et la fermeture du site fut envisagée. Les vols vers Paris vont néanmoins reprendre du 1<sup>er</sup> juin 1997 au 11 juin 2001 par Air Liberté.

La compagnie à bas coûts Ryanair a permis à compter de juin 1998, le maintien puis l'accroissement de l'activité aéroportuaire ; les villes de Londres, Bruxelles, Dublin, Liverpool et enfin Nottingham sont maintenant desservies depuis Carcassonne.

La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) bénéficiait d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public de l'aérodrome Carcassonne-Salvaza fondée sur un arrêté préfectoral du 1<sup>er</sup> juillet 1986. A compter du 31 décembre 2003, ce mode de gestion a laissé la place à une convention de concession liant pour cinq années le concédant, l'Etat, à la Chambre de commerce et d'industrie concessionnaire.

#### **1-1.2 L'analyse du trafic et son développement**

Le 11 juin 2001 Air Liberté fermait sa ligne Carcassonne-Paris ; la CCI a ultérieurement cherché à relancer la ligne, lançant un appel d'offres le 1<sup>er</sup> décembre 2003 auquel deux compagnies ont répondu, mais, au vu des engagements financiers demandés aux collectivités, il n'y a pas été donné suite.

Ainsi, à compter de 2001, Ryanair devenait l'unique opérateur de l'aéroport.

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

**Nombre de passagers**

Années Cies	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Régional Airlines	355	-	-	-	-	-
Air liberté	-	12 012	28 910	28 527	27 661	12 905
Ryanair	-	-	37 929	88 390	108 636	200 913
<b>TOTAL</b>	<b>355</b>	<b>12 012</b>	<b>66 839</b>	<b>116 917</b>	<b>136 297</b>	<b>213 818</b>

**Nombre de passagers des lignes commerciales RYANAIR**

nbre passagers	2001	2002*	2003	2004	2005
Londres (Stansted)	121 304	113 391	139 671	157 565	169 332
Bruxelles (Charleroi)	79 609	75 830	113 034	116 143	136 695
Dublin**					33 478
<b>TOTAL</b>	<b>200 913</b>	<b>189 221</b>	<b>252 705</b>	<b>273 708</b>	<b>339 505</b>

\*fermeture durant un mois de l'aéroport

\*\*ouverture sur 9 mois

Ses taux de remplissage sont très élevés : en 2005, ils s'élevaient à 78,52% pour la ligne Carcassonne-Londres et 86,51% pour Carcassonne-Charleroi (Bruxelles). Malgré une ouverture récente, la ligne Carcassonne-Dublin affichait quant à elle un pourcentage de 77,92%.

### 1-2 Caractéristiques techniques

1-2.1 L'aéroport de Carcassonne en Pays Cathare est un aérodrome exclusivement civil. Son emprise au sol est de 110 ha. Il bénéficie de deux pistes, la principale ayant les dimensions de 2050 x 45m, la seconde, de dimensions modestes, étant revêtue de bandes gazonnées.

L'aérogare d'une surface de 1 000m<sup>2</sup> possédait en 2005 une capacité d'accueil de 300 000 passagers. Cette même année 339 505 passagers ont en réalité été accueillis.

Dès lors, l'un des principaux problèmes rencontrés par le gestionnaire est celui de l'adaptation en termes d'infrastructures (aérogare – parkings), d'équipements (sécurité) et enfin de coûts d'exploitation (personnel – rapports financiers avec la compagnie aérienne) d'un aéroport qui n'était pas dimensionné pour faire face à un tel accroissement de trafic.

Actuellement les aires de stationnement d'une surface de 15 000 m<sup>2</sup> présentent une capacité de cinq postes. Les parkings peuvent accueillir 750 véhicules de tourisme (557 avant agrandissement en 2004) et 5 poids lourds. Il existe 6 hangars de 2400 m<sup>2</sup> au total.

Sont également présents sur le site de l'aéroport une aire d'accueil des services de la sécurité civile, une base de formation aéronautique qui avec 15 avions assure les  $\frac{3}{4}$  des mouvements de l'aérodrome, des sociétés de service (location de véhicules, restauration, station service route), des services publics (douane, météorologie, Direction Générale de l'Aviation Civile).

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

1-2.2 La gestion de l'aéroport est très intégrée. Sont assurés en interne non seulement les services aéronautiques mais également ceux des pistes, des escales, de la sûreté et de la lutte contre l'incendie et les risques aviaires.

En 2004, dans sa présentation au conseil économique et social, la chambre de commerce et d'industrie expliquait le développement de l'aéroport Carcassonne en Pays Cathare par son savoir-faire :

*« - une escale dure au maximum 25 mn sachant que ce temps peut être ramené à 17 mn sur des périodes courtes ; elle comprend :*

- mise au stationnement, débarquement de 189 passagers et 160 bagages en moyenne ;*
- embarquement des 189 passagers et 160 bagages en moyenne ;*
- ravitaillement de l'avion Boeing 737/800 ;*
- dégivrage éventuel des bords d'ailes ou total ;*
- enlèvement des déchets ;*
- la disponibilité totale du personnel et des matériels exigée pendant le temps d'escale ;*
- la qualité du service exigé est de niveau très élevé ;*
- Carcassonne en Pays Cathare a un taux de ponctualité moyenne de 96 (retards inférieurs à 15%) et se situe au-dessus de la moyenne des 87 aéroports Ryanair alors que le taux de remplissage des avions s'est élevé à 82% en 2003 ;*
- l'écoulement des flux passagers (embarquement et débarquement) ainsi que des flux bagages (chargement et déchargement) se fait dans les délais minimum (- de 5 mn chacun) ;*
- le respect des procédures bagages passagers, répartition des masses en soute et en réservoir est particulièrement rigoureux ».*

Le bureau Véritas qualité international (BVQI) a délivré à l'aéroport carcassonnais la certification ISO 9001 version 2000.

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

**2- LA SITUATION FINANCIERE DE L'AEROPORT**

**2-1 Les comptes de l'aéroport durant la période contrôlée.**

2-1.1 les comptes de « l'aéroport- exploitation »

Le tableau qui suit rend compte de l'activité et des soldes intermédiaires de gestion de l'exploitation de l'aéroport stricto sensu concernant les années 2001-2005.

**AEROPORT (en K€)**

SOLDES INTERMEDIAIRES DE GESTION (en K€)		2001	2002	2003	2004	2005
1	Marge	-	-	-	-	-
2	Redevances passagers	533	493	657	714	985
3	Redevances atterrissage	200	163	208	164	198
4	Redevances sur chiffre d'affaire	180	159	192	188	237
5	Redevances domaniales	175	170	179	197	213
6	Redevance balisage et stationnement	16	5	6	6	4
7	Recettes parking	-	-	69	207	274
8	Refacturation pour usage	-	-	-	-	-
9	Recettes assistance en escale	107	41	48	24	22
<b>A</b>	<b>Production de l'exercice (1+2+3+4+5+6+7+8+9)</b>	<b>1 210</b>	<b>1 031</b>	<b>1 358</b>	<b>1 501</b>	<b>1 932</b>
10	Contribution aux dépenses gles du gestionnaire	-	-	-	-	-
11	Achats	134	95	131	95	121
12	Charges externes	257	290	347	285	414
<b>B</b>	<b>Consommations externes (10+11+12)</b>	<b>391</b>	<b>385</b>	<b>478</b>	<b>379</b>	<b>535</b>
<b>VA</b>	<b>VALEUR AJOUTEE (A-B)</b>	<b>819</b>	<b>646</b>	<b>880</b>	<b>1 121</b>	<b>1 397</b>
13	Participation gestionnaire	-	-	-	1 232	533
14	Subvention d'exploitation Etat	-	-	-	-	-
15	Subvention exploitation département	81	399	238	248	374
16	Subvention exploitation commune	59	409	217	226	353
<b>C</b>	<b>Total subventions d'exploitations (13+14+15+16)</b>	<b>140</b>	<b>808</b>	<b>455</b>	<b>1 706</b>	<b>1 260</b>
17	Personnel	641	703	903	1 017	1232
18	Impôts	106	129	134	157	235
19	Autres	-	-	-	-	-
<b>D</b>	<b>Charges décaissées (17+18+19)</b>	<b>747</b>	<b>832</b>	<b>1 037</b>	<b>1 174</b>	<b>1 467</b>
<b>EBE</b>	<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (VA+C-D)</b>	<b>212</b>	<b>623</b>	<b>298</b>	<b>1 653</b>	<b>1 190</b>
20	Amortissements	243	254	655	716	692
21	Provisions	80	99	74	85	129
22	Reprises sur amortissement et provisions	53	80	99	74	149
<b>E</b>	<b>Charges calculées (20+21-22)</b>	<b>270</b>	<b>273</b>	<b>630</b>	<b>726</b>	<b>672</b>
23	Autres charges de gestion courante	1	42	2	2	31
24	Autres produits de gestion courante	83	102	112	127	142
<b>RE</b>	<b>RESULTATS D'EXPLOITATION (EBE-E-23+24)</b>	<b>24</b>	<b>410</b>	<b>222</b>	<b>1 052</b>	<b>628</b>
25	Produits financiers	2	-	-	3	-
26	Charges financières	94	81	127	113	95
<b>RF</b>	<b>RESULTAT FINANCIER (25-26)</b>	<b>92</b>	<b>81</b>	<b>127</b>	<b>110</b>	<b>95</b>
<b>RC</b>	<b>RESULTAT COURANT (RE+ RF)</b>	<b>68</b>	<b>328</b>	<b>348</b>	<b>942</b>	<b>533</b>
28	Produits exceptionnels	102	94	258	393	412
29	Charges exceptionnelles	1	621	605	565	921
<b>REX</b>	<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL (28-29)</b>	<b>101</b>	<b>527</b>	<b>347</b>	<b>172</b>	<b>509</b>
	<b>RESULTAT DE L'EXERCICE (RC-REX)</b>	<b>33</b>	<b>199</b>	<b>695</b>	<b>770</b>	<b>24</b>

Capacité d'autofinancement CAF		2001	2002	2003	2004	2005
	Valeur comptable des éléments d'actifs cédés	-	-	-	-	-
	Dotations aux amortissements et provisions	323	354	729	801	821
	Bénéfice de l'exercice	33	-	-	770	24
	<b>AUGMENTATION CAF</b>	<b>356</b>	<b>354</b>	<b>729</b>	<b>1 571</b>	<b>845</b>
	Produits cessions d'éléments d'actifs	1	-	-	770	24
	Quote-part subventions virées aux résultats	98	94	213	393	412
	Reprises sur amortissements et provisions	53	80	99	74	149
	Pertes de l'exercice	-	199	695	-	-
	<b>DIMINUTION CAF</b>	<b>152</b>	<b>372</b>	<b>1 007</b>	<b>467</b>	<b>561</b>
	<b>CAF</b>	<b>205</b>	<b>19</b>	<b>279</b>	<b>1 104</b>	<b>285</b>

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

*2-1.1.1 L'exploitation de l'aéroport est marquée par une forte progression des produits, conséquence de l'augmentation du nombre de passagers (+ 60% entre 2001 et 2005)*

- L'année 2002 est atypique du fait de la fermeture de l'aéroport durant un mois, expliquant une baisse de la production de l'exercice de 179 K€.
- Il convient de noter en 2003 l'apparition de recettes correspondant aux locations de places de parking aux particuliers et aux sociétés de location de voitures. L'établissement de parkings payants était subordonné à la réalisation de travaux destinés à mettre fin aux désordres constatés dans le stationnement. Le bureau de la CCI a, le 4 avril 2003, adopté le principe d'un stationnement payant à compter du 1er juillet 2003 dont les tarifs (2 € l'heure, 5 € la demi-journée...) ont été déterminés après une étude comparative avec les aéroports languedociens et toulousain. En 2005, les recettes liées aux parkings représentaient 14% des recettes de l'aéroport.
- Les ressources sur distribution de carburant ont augmenté de 12% de 2001 à 2005 :

Années	2001	2002	2003	2004	2005	% entre 2001 et 2005
Redevances en €	124 097	99 970	117 058	111 179	138 993	+ 12%

La progression modérée de ces ressources a plusieurs explications :

- entre 2003, 2004 et 2005, Ryanair a remplacé ses Boeing 737/300 de 139 places par des Boeing 737/800 de 189 places. Ainsi, avec le même nombre de mouvements d'avions, la compagnie transporte 35% de passagers en plus ;
- ces nouveaux appareils consomment moins de carburant que les précédents même si l'évolution du coût du kérosène limite les économies ainsi réalisées ;
- l'aéroport de Carcassonne ne constitue pas pour Ryanair une base ; la marque concessionnaire de la station de l'aéroport n'est pas celle titulaire du marché de la compagnie aérienne qui s'approvisionne donc à Carcassonne uniquement pour le complément de plein indispensable.

*2-1.1.2 Les subventions d'exploitation versées par la CCI*

- Les comptes de l'année 2004 de l'aéroport font apparaître une participation du gestionnaire de 1 232 K€. Il s'agit du montant cumulé de la participation 2004 de la CCI et des avances de fonctionnement versées par la CCI antérieurement, soit 815 203 €. En effet, à la suite de la convention de concession entre le ministère de l'équipement et la CCI, prenant effet au 31 décembre 2003, le concessionnaire doit gérer la concession de façon à assurer l'équilibre de ses comptes. Le montant des avances apparaît dans les comptes clos au 31 décembre 2004 en produits sur le service aéroport et en charges dans les comptes du service général.
- En 2005, le montant de la participation de la Chambre de commerce et d'industrie à l'exploitation de l'aéroport s'élève à 533 K€. Cette somme comprend la participation de la CCI au coût de fonctionnement de l'aéroport et au remboursement d'emprunt du budget aéroport. En revanche, elle n'inclut pas la participation de l'organisme consulaire au financement de l'investissement qui s'élève à 156 K€ car ce financement a été à hauteur de 105 165 € prélevé sur un reliquat d'emprunt et à hauteur de 51 411 € avancé par le service général. Elle exclut enfin les cautions versées par la CCI à hauteur de 3 K€.

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

- Les tableaux financiers ne font pas apparaître en 2001 de charges exceptionnelles dans les comptes de l'aéroport. En réalité la compagnie aérienne a reçu 319,6 K€ en 2001 mais ce financement a été pris en charge directement par le budget général de l'organisme consulaire à hauteur du tiers de la somme. Les deux autres tiers, réglés par le département de l'Aude et la ville de Carcassonne ne figurent pas non plus en produit dans le budget aéroport de la chambre de commerce et d'industrie carcassonnaise.

*2-1.1.3 Les participations de l'organisme consulaire au budget de l'aéroport se sont élevées sur la période 2001-2005 à 3,3 M€ se répartissant comme suit :*

en €

Années						
Participation de la CCI au budget « exploitation »	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAL
Fonctionnement	106 558,85	212 146,52	157 524,77	167 061,74	293 667,24	936 959,12
Investissement dont remboursement d'emprunt	138 364,22 125 731,63	1 123 069,78 125 111,28	474 091,09 232 904,98	252 228,87 247 113,36	396 011,39 237 209,07	2 383 765,35
<b>TOTAL</b>	<b>244 923,07</b>	<b>1 335 216,30</b>	<b>631 615,86</b>	<b>419 290,61</b>	<b>689 678,63</b>	<b>3 320 724,47</b>

L'augmentation significative des remboursements d'emprunts à compter de 2003 s'explique par le fait que les investissements à la charge de la CCI réalisés en 2002 ont été couverts par un emprunt de 1 290 000 €.

L'ampleur de l'implication financière de la Chambre de commerce et d'industrie dans le fonctionnement de l'aéroport a soulevé des débats lors de l'assemblée générale du 10 octobre 2005. Toutefois, lors de l'assemblée générale du 11 décembre 2006, le président de la CCI prévoyait que de 2005 à 2007, avec un nombre de passagers passant de 340 000 à 500 000, le déficit d'exploitation de l'aéroport se stabiliserait à 850 000 - 900 000 €, cette stabilisation résultant des gains de productivité.

En outre, le président de la Chambre de commerce et d'industrie insistait sur les retombées du développement de l'aéroport, évoquant une étude réalisée en 2003 qui évaluait ses impacts à 415 M€ annuels sur le tissu régional et à 3 049 emplois; une autre étude réalisée en 2006 sur les aéroports de Nîmes et Carcassonne annonce des retombées économiques directes et indirectes de l'ordre de 120 millions d'euros pour 200 000 passagers entrant sur le territoire.

L'ampleur des aides versées à l'unique client, la compagnie Ryanair, trouverait ainsi sa justification dans les retombées économiques locales de l'aéroport.

#### 2-1.2 Le budget « aéroport sûreté-sécurité »

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

Le tableau présenté plus bas rend compte des soldes intermédiaires de gestion relatifs au budget « sûreté-sécurité ».

**Aéroport « Sûreté-Sécurité »**

SOLDES INTERMEDIAIRES DE GESTION (en K€)		2001	2002	2003	2004	2005
1	Taxe aéroport	729	561	1 319	1 330	619
1	Marge	-	-	-	-	-
2	Redevances passagers	-	-	-	-	-
3	Redevances atterrissage	-	-	-	-	-
4	Redevances sur chiffre d'affaire	-	-	-	-	-
5	Redevances domaniales	-	-	-	-	8
6	Redevance balisage et stationnement	-	-	-	-	-
7	Recettes parking	-	-	-	-	-
8	Refacturation pour usage	-	0	0	-	-
9	Recettes assistance en escale	-	-	-	-	-
<b>A</b>	<b>Production de l'exercice (1+2+3+4+5+6+7+8+9)</b>	<b>729</b>	<b>561</b>	<b>1 320</b>	<b>1 330</b>	<b>627</b>
10	Contribution aux dépenses gles du gestionnaire	-	-	-	-	-
11	Achats	26	24	29	21	24
12	Charges externes	129	135	141	204	194
<b>B</b>	<b>Consommations externes (10+11+12)</b>	<b>154</b>	<b>159</b>	<b>171</b>	<b>225</b>	<b>218</b>
<b>VA</b>	<b>VALEUR AJOUTEE (A-B)</b>	<b>575</b>	<b>402</b>	<b>1 149</b>	<b>1 105</b>	<b>408</b>
13	Participation gestionnaire	-	-	-	-	-
14	Subvention d'exploitation Etat	-	44	-	-	-
15	Subvention exploitation département	-	-	-	-	-
16	Subvention exploitation commune	-	-	-	-	-
<b>C</b>	<b>Total subventions d'exploitations (13+14+15+16)</b>	<b>-</b>	<b>44</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
17	Personnel	485	623	669	738	852
18	Impôts	-	-	-	-	-
19	Autres	-	-	-	-	-
<b>D</b>	<b>Charges décaissées (17+18+19)</b>	<b>485</b>	<b>623</b>	<b>669</b>	<b>738</b>	<b>852</b>
<b>EBE</b>	<b>EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION (VA+C-D)</b>	<b>90</b>	<b>177</b>	<b>480</b>	<b>367</b>	<b>444</b>
20	Amortissements	8	9	13	10	12
21	Provisions	12	-	-	50	128
22	Reprises sur amortissement et provisions	14	12	-	22	119
<b>E</b>	<b>Charges calculées (20+21-22)</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>37</b>	<b>22</b>
23	Autres charges de gestion courante	0	0	0	0	0
24	Autres produits de gestion courante	30	0	0	0	141
<b>RE</b>	<b>RESULTATS D'EXPLOITATION (EBE-E-23+24)</b>	<b>114</b>	<b>174</b>	<b>467</b>	<b>327</b>	<b>313</b>
25	Produits financiers	-	-	-	-	15
26	Charges financières	-	-	-	3	2
<b>RF</b>	<b>RESULTAT FINANCIER (25-26)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>12</b>
<b>RC</b>	<b>RESULTAT COURANT (RE+ RF)</b>	<b>114</b>	<b>174</b>	<b>467</b>	<b>327</b>	<b>313</b>
28	Produits exceptionnels	-	-	-	-	-
29	Charges exceptionnelles	-	-	0	-	-
<b>REX</b>	<b>RESULTAT EXCEPTIONNEL (28-29)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	<b>RESULTAT DE L'EXERCICE (RC-REX)</b>	<b>114</b>	<b>174</b>	<b>466</b>	<b>327</b>	<b>313</b>

Capacité d'autofinancement CAF		2001	2002	2003	2004	2005
Valeur comptable des éléments d'actifs cédés		-	-	-	-	-
Dotations aux amortissements et provisions		20	9	13	60	141
Bénéfice de l'exercice		114	-	466	327	-
<b>AUGMENTATION CAF</b>		<b>134</b>	<b>9</b>	<b>480</b>	<b>386</b>	<b>141</b>
Produits cessions d'éléments d'actifs		-	-	-	-	-
Quote-part subventions virées aux résultats		-	-	-	-	-
Reprises sur amortissements et provisions		14	12	-	22	119
Pertes de l'exercice		-	174	-	-	313
<b>DIMINUTION CAF</b>		<b>14</b>	<b>186</b>	<b>-</b>	<b>22</b>	<b>432</b>
<b>CAF</b>		<b>120</b>	<b>177</b>	<b>480</b>	<b>364</b>	<b>291</b>

Sur la période 2001-2005, les charges ont connu une croissance constante. En revanche, les produits ont subi d'importantes fluctuations liées à la variation du montant unitaire de la taxe d'aéroport.

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

*2-1.2.1 Les produits du budget aéroport sûreté-sécurité, sont constitués des seuls versements de la taxe d'aéroport*

Son produit est affecté au financement des services de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril aviaire, de sûreté et des mesures effectives dans le cadre des contrôles gouvernementaux. Son assiette dépend notamment du nombre de passagers embarqués. Le tarif de la taxe est fonction du besoin de financement de chaque aéroport et fixé par arrêté ministériel en fin d'année N-1 pour l'année N, soit pour « Carcassonne en Pays Cathare »:

Années tarifs en €	2001	2002	2003	2004	2005	2006
tarifs par passager	6,99	5,70	9,50	9,50	3,70	4,00
par tonne de fret	0,61	0,60	1,50	1,50	0,60	0,60

L'analyse des soldes intermédiaires de gestion permet de dresser les constats suivants :

- Les revenus tirés de la taxe aéroport ont baissé en 2002, du fait d'une diminution du nombre de passagers et du tarif unitaire de taxe perçue. L'évolution des tarifs, combinée à l'augmentation du nombre de passagers (+ 33 % entre 2002 et 2003 et + 8,3 % entre 2003 et 2004) explique les résultats courants sur les années 2003 et 2004 (respectivement + 466 K€ et + 327 K€). En revanche, en 2005 la progression du nombre de passagers transportés (+ 24 %) n'a pu compenser la chute du montant unitaire de la taxe et a entraîné en conséquence l'apparition d'un résultat courant négatif de 313 K€.

*2-1.2.2 Les coûts sont principalement constitués de charges de personnel*

Années	2001	2002	2003	2004	2005	Prévisionnel 2006
Effectifs sûreté-sécurité équivalent en temps plein	19,61	22,63	27,29	25,52	26,58	27,65
Coût en K€	485	623	669	738	852	

En 2004, ces coûts ont augmenté malgré une diminution des effectifs du fait de la mise en œuvre du « protocole d'accord relatif au dialogue social pour les personnels de l'aéroport de Carcassonne en Pays Cathare » signé le 24 avril 2004 entre le président de la chambre et les représentants du personnel. Un second protocole a été signé en 2005.

## 2-2 Une situation relativement maîtrisée par le concessionnaire

L'article 5 de la convention de concession du 16 juin 2003 entre le ministre chargé de l'aviation civile (autorité concédante) et la CCI (concessionnaire) prévoit que le concessionnaire est tenu d'établir en concertation avec l'autorité concédante un plan à cinq ans.

Selon les documents de travail de la CCI réalisés en 2002, les différences entre prévisions et réalisations peuvent être mesurées sur l'année 2005 :

Sur l'année 2005	Hypothèse	Prévu	Réalisé
Nbre de passagers	basse	217 237	339 505
	moyenne	317 195	
	haute	348 877	
Redevance atterrissage en □	basse	191 844	197 635
	moyenne	287 766	
	haute	301 833	
Redevance passager en □	basse	562 643	985 435
	moyenne	821 531	
	haute	857 811	

- la négociation avec la compagnie Ryanair sur le montant unitaire des redevances atterrissage est à l'origine d'une recette minorée par rapport aux prévisions ;
- en revanche l'augmentation supérieure à la prévision du produit de la redevance passager s'explique par un montant unitaire arrêté à 5,79 □ au lieu de 5,08 □ prévus, combiné à l'augmentation du nombre des passagers.
- En 2005, les versements directs de la CCI à Ryanair se montent à 921 K□ alors que les prévisions de la chambre de commerce et d'industrie faisaient état de 666 K□, illustrant le fait que l'augmentation du nombre de passagers implique également pour la CCI des charges de promotion supplémentaires.
- Les dépenses de personnel ont augmenté

Sur les 65 personnes (comptabilisées en équivalent temps plein) employées par la Chambre de commerce et d'industrie en 2006, 37,5 sont affectées à l'exploitation, 14,5 s'occupent de la sûreté et 13 de la sécurité

Durant la période 2001-2005, l'aéroport a eu à faire face à des revendications sociales assorties de préavis de grève. Le directeur départemental du travail de l'Aude désigné comme médiateur par le préfet de l'Aude est intervenu à deux reprises. Les partenaires sont parvenus à une entente sous la forme de la signature de deux « *protocoles de sortie de préavis de grève* » en date du 24 avril 2004 et du 19 avril 2005.

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

Les dialogues entre l'exécutif de la Chambre de commerce et d'industrie et les représentants du personnel ont notamment lieu dans le cadre de la commission paritaire locale unifiée (CPLU). Dans l'attente de la mise en œuvre d'une convention nationale attendue fin 2007, cette instance est chargée d'élaborer un projet de règlement intérieur applicable au personnel.

- En matière d'investissement, le tableau ci-dessous permet de comparer les prévisions et les réalisations sur les années 2002-2005.

<b>Années</b> <b>montant en €</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005<sup>(1)</sup></b>	<b>TOTAL</b>
Prévisions	6 118 074	388 872	90 037	91 838	7 188 821
dont sûreté	8 110	308 272	8 437	9 606	334 425
Réalisations	275 836	5 603 305	44 968	1 264 635	7 188 744
dont sûreté	8 331	58 296	19 620	692 425	715 113

source : commission aéronautique.

Sur l'ensemble de la période, ces dépenses apparaissent conformes aux prévisions. Si les importants travaux lancés en 2002 (allongement de la piste, création de parking véhicules, création de parking aviation légère, renforcement des aires de manœuvre) se sont avérés moins coûteux que prévus, ils ont été suivis dès 2005 du lancement d'autres programmes d'investissement qui ne figuraient pas dans le plan de financement prévisionnel (prévisions de dépenses : 93 675 □ en 2006 et 95 549 □ en 2007).

Ainsi, la restructuration de l'aérogare résulte de l'évolution de la réglementation en matière de sûreté et l'aménagement d'un bâtiment pour les « *trackers* » répond à la demande de la sécurité civile.

- Tout nouvel essor de l'aéroport générera des investissements importants :

L'augmentation du trafic, les demandes du client unique et les contraintes qui en découlent (notamment en matière de sécurité) impliquent la réalisation de travaux et le dégagement des financements correspondants. Ce constat est repris par le gestionnaire dans le cadre du schéma directeur établi le 21 mars 2005 pour les années 2005 à 2007. Pour les années 2006 et 2007, les prévisions d'investissement s'élèvent à 1,7 M□.

### **2-3 Conclusion**

Pour la CCI, l'implantation d'une compagnie à bas coût a permis le maintien de l'aéroport et génère des retombées économiques importantes dans le département de l'Aude. Durant les années 2001-2005, l'organisme consulaire a dû mener de front plusieurs exercices difficiles : Il a fallu procéder à l'adaptation de l'aéroport en termes de gestion du personnel et d'infrastructures dans un contexte de pression sur les coûts exercée par la compagnie Ryanair.

---

<sup>(1)</sup> actualisation des réalisations auprès des services financiers de la CCI.

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

La compagnie Ryanair, devenue unique client de l'aéroport, se trouvait en position favorable pour négocier les conditions de son intervention.

Le schéma directeur établi pour les années 2005-2007 souligne la nécessité de définir un modèle d'aéroport à 10 ans intégrant les paramètres de « *cohérence de choix des partenaires, pérennité des engagements et des investissements, juste répartition des charges financières* ».

Cette importance accordée aux partenaires et la référence à une juste répartition des charges trouvent leur origine dans le fait que la chambre de commerce et d'industrie ne souhaitait pas dépasser un plafond annuel d'aide de 200 000 € pour l'aéroport. En l'absence d'accord entre les parties prenantes, la subvention annuelle accordée par le gestionnaire à l'exploitation de l'aéroport a constamment été supérieure à 200 000 € sur la période 2001-2005.

### 3- LES RELATIONS DE RYANAIR AVEC LA CCI GESTIONNAIRE DE L'AEROPORT

La compagnie Ryanair est l'unique client commercial de l'aéroport. Elle est également présente sur les aéroports de Nîmes, Perpignan et Montpellier. L'augmentation de trafic, au travers l'ouverture de lignes nouvelles fait l'objet d'une compétition entre ces quatre aéroports.

A titre d'illustration, Carcassonne a été préférée à Nîmes pour l'ouverture d'une ligne vers Bruxelles-Charleroi, tandis que Perpignan a eu la préférence pour l'ouverture d'une ligne vers Francfort.

#### 3-1 Les attentes de Ryanair :

3-1.1 La compagnie Ryanair souhaite limiter au maximum ses coûts par le biais de la fixation du montant des taxes et redevances :

Années par passager	2004	2005	1 <sup>er</sup> semestre 2006	2 <sup>ème</sup> semestre 2006
<b>Taxe de sûreté (taxe aéroport)</b>	<b>9,5 €</b>	<b>3,70 €</b>	<b>4,00 €</b>	<b>4,00 €</b>
<b>Redevance passager</b>	<b>5,18 €* </b>	<b>5,79 €</b>	<b>5,79 €</b>	<b>4,00 €</b>
TOTAL	14,68 €	9,49 €	9,79 €	8,00 €

\*inchangée depuis 1999.

- La redevance-passager, fixée par l'aéroport, est destinée à la fois à équilibrer les comptes d'exploitation et contribuer aux efforts d'investissement réalisés par l'exploitant de l'aéroport. Ses taux sont adoptés conformément aux dispositions de l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile. Son montant qui s'élevait à 5,79 € au 1<sup>er</sup> janvier 2005 est de 4,00 € au 1<sup>er</sup> juillet 2006.

En réponse aux observations provisoires, le président de la CCI précise que l'augmentation du trafic passagers à charges et effectifs d'exploitation quasi constants, a permis des gains de productivité que la CCI a utilisés pour porter sa redevance passagers à un niveau plus proche de celui pratiqué par les autres aéroports de même taille.

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

- La taxe de sûreté, dont le produit est affecté au financement des dépenses de sécurité-incendie-sauvetage, a été établie à 9,5 € jusqu'en 2004, 3,70 € en 2005 et 4,00 € en 2006.

Par télécopie en date du 16 février 2001, la compagnie Ryanair indique : « *la chambre de commerce et d'industrie et Ryanair sont d'accord sur le fait que la taxe gouvernementale sur la sécurité devrait progressivement baisser compte tenu de l'augmentation du nombre de passagers sur la plate-forme de Carcassonne (économies d'échelle)* ».

Toutefois, les préconisations gouvernementales et les investissements qu'elles entraînent ne permettent pas toujours à la CCI et Ryanair de répercuter les économies d'échelle liées aux augmentations du nombre de passagers sur le montant de cette taxe de sûreté.

Ces variations de la taxe de sûreté rendent de fait plus difficiles les relations entre la CCI et la compagnie, comme le souligne le compte rendu de la réunion du comité de pilotage de l'aéroport du 18 novembre 2004 : « *bénéficiant d'une taxe aéroport très intéressante permettant de baisser le prix du billet d'avion en 2005, la compagnie Ryanair acceptera-t-elle une augmentation de cette taxe en 2006 ?* ».

- Ryanair souhaite enfin payer la redevance d'atterrissage la plus faible possible.

Le montant de cette redevance est resté inchangé à 152,50 € quel que soit le type d'appareil utilisé (pour une moyenne de 150 passagers par vol) alors même que ce montant est inférieur à celui publié en 2002 pour l'atterrissage d'un avion Boeing 737/200 qui s'élevait à 156,20 € (227,06 € pour un Boeing 738/800).

L'organisme consulaire a ainsi espéré compenser une baisse du prix unitaire par une hausse du trafic, sans tenir compte des coûts engendrés par l'atterrissage des avions ; sachant que l'aéroport a totalisé en 2005 694 mouvements de Boeing 737/800 pendant les mois d'été l'économie réalisée par Ryanair en minorant le coût de la redevance d'atterrissage s'élève sur ces seuls trois mois à plus de 50 000 €.

Le président de la CCI considère dans sa réponse aux observations provisoires que le montant de cette redevance est correct au motif que « *en comptant 1 600 atterrissages en moyenne sur les années 2005 et au-delà, (les prévisions de trafic sont déjà supérieures à 1 600 atterrissages en 2007), il faudra douze ans pour engranger 3 M€ de recettes, soit la somme nécessaire à la réfection des seuils de piste. Cette durée est compatible avec le taux d'usure de la piste* ».

### 3-1.2 La contribution de la CCI aux charges de communication de Ryanair

Lorsqu'elle négocie l'ouverture d'une nouvelle ligne, la compagnie Ryanair raisonne sur l'ensemble des masses financières qui transitent par les comptes de la CCI au titre de l'aéroport parmi lesquelles figurent les aides à la promotion (contribution « *aide marketing* ») négociées avec la Chambre de commerce et d'industrie.

- Les versements comptabilisés en charges exceptionnelles qui correspondent à la participation aux actions de promotion réglée à la compagnie ont fortement augmenté en 2005 :

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Versements à Ryanair en K€</b>	<b>319</b>	<b>621</b>	<b>605</b>	<b>565</b>	<b>921</b>
<b>Nombre de passagers transportés</b>	<b>200 913</b>	<b>189 221</b>	<b>252 705</b>	<b>273 708</b>	<b>339 505</b>

- Sur la période 2001-2006 la Chambre de commerce et d'industrie et la compagnie Ryanair auront appliqué les termes de trois conventions. Une première en date du 1er juillet 1998 avec son avenant du 1er juillet 2001, une deuxième du 7 juin 2006 et enfin une troisième du 14 juin 2006. Ces conventions établissent une contribution de la Chambre de commerce et d'industrie aux charges des campagnes de communication de Ryanair qui est assise sur le nombre de passagers transportés sur l'année.

La CCI confirme dans sa réponse aux observations provisoires que « *c'est la concurrence des autres aéroports qui a permis à Ryanair d'augmenter le niveau de marketing exigé et nous a obligé à suivre pour obtenir de nouvelles lignes qui dans le cas inverse seraient allées à d'autres* ».

#### 3-1.2.1 La première convention du 1<sup>er</sup> juillet 1998

- Signée et entrant en vigueur le 1er juillet 1998, elle prévoit une contribution de 1 MF conditionnée par le maintien d'un vol quotidien toute l'année d'un appareil d'une capacité minimale de 130 sièges et le transport de 60 000 passagers par an.

- Le 1er juillet 2001, la Chambre de commerce et d'industrie signe un avenant dont le motif est la prise en compte des retombées économiques liées au doublement des lignes sur Londres et à l'ouverture de deux rotations quotidiennes sur Bruxelles, justifiant la hausse de la contribution de la chambre de commerce et d'industrie aux dépenses de communication de Ryanair.

Le montant alloué est de 1,75 € par passager jusqu'à 110 000 passagers et de 2,29 € par passager au-delà de 110 000.

Une clause de sauvegarde subordonne la participation de la Chambre de commerce et d'industrie au maintien de trois vols quotidiens par an avec un appareil de capacité minimale de 130 sièges ainsi qu'au transport de 110 000 passagers par an. Les statistiques « *passagers transportés* » sur l'année (200 913 en 2001, 189 221 en 2002) rendent cette clause peu contraignante. En revanche, l'avenant prévoyant un accroissement de la participation du gestionnaire par passager au-delà du 110 000ème présente un caractère plus incitatif.

La chambre régionale des comptes observe que cet avenant n'a jamais été signé par la compagnie Ryanair et que les paiements effectués par la Chambre de commerce et d'industrie, qui prennent en compte les conditions arrêtées par l'avenant, sont fondés sur le contenu d'une télécopie de Ryanair en date du 16 février 2001 indiquant une aide marketing d'un montant identique à celui figurant dans l'avenant.

La Chambre de commerce et d'industrie a incité son partenaire au respect d'une démarche contractuelle par lettre du 21 juin 2005 : « *à la lecture de la décision rendue par le tribunal administratif de Pau, il convient de contractualiser à nouveau en vue de prendre en compte les nouvelles dispositions financières relatives à la nouvelle route sur Dublin... je me permets de préciser qu'il me paraît impératif de signer cette convention afin d'éviter que toute instance ne puisse remettre en cause nos accords* ».

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

**3-1.2.2 La deuxième convention du 7 juin 2006 avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2005**

La convention n°2 mise en place à « titre provisoire » pour « permettre justement d'être juridiquement protégé par rapport aux dispositions de la communauté européenne », selon les termes d'un courrier du gestionnaire de l'aéroport en date du 18 juillet 2005, ne sera signée que le 7 juin 2006 après que par lettre en date du 15 mai 2006, la CCI ait informé Ryanair de son impossibilité de payer la facture relative à l'aide commerciale du dernier trimestre 2005.

Cette convention, conclue pour un an, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Il s'agit donc d'une convention ayant permis de régulariser le paiement de factures à Ryanair sur la base d'un tarif de :

1,75 □/passager	jusqu'à 110 000 passagers
2,285 □/passager	de 110 000 à 250 000 passagers
5,00 □/passager	au-delà de 250 000 passagers

Sa date de signature ainsi que sa durée d'effet, rendent superflues les clauses de sauvegarde, de résiliation et de résolution des litiges figurant dans cette convention.

Au demeurant, cet accord a accru la charge de la concession :

- le taux versé par passager fait plus que doubler à partir du 250 001<sup>er</sup> client,
- aucun plafond quantitatif n'est fixé quant à la contribution due par la CCI.

Ces stipulations ont fait l'objet de critiques du président de la commission des finances de la CCI.

**3-1.2.3 La troisième convention du 14 juin 2006**

- Conclue pour une durée d'un an et renouvelable par tacite reconduction, sa durée maximale ne peut excéder trois ans ; les tarifs octroyés à Ryanair sont identiques à ceux figurant dans la convention précédente à l'exception du fait qu'à partir du 283 001<sup>er</sup> passager, la contribution redescend au montant de 2,285 □ par passager durant l'année 2006. Au-delà de 2006 « dans le cadre de la reconduction, la contribution au gestionnaire de l'aéroport sera de 1,75 € par passager jusqu'à 110 000 passagers et 2,285 € par passager au-delà de 110 000 passagers ».

Il appartiendra à la CCI de veiller à ce que cette clause très favorable ne trouve pas sa limite dans la volonté de la compagnie de renégocier continuellement les montants des contributions versées.

- Cette diminution de la contribution de la CCI accordée par la compagnie Ryanair est compensée par une réduction des charges de Ryanair constatée par ailleurs.

C'est là l'argument essentiel de fidélisation de la compagnie alors même qu'une clause de résiliation, commune à l'ensemble des trois conventions précitées, accroît la fragilité des relations contractuelles : « les parties peuvent mettre un terme à la présente convention, sous réserve d'un préavis de trois mois avant l'échéance annuelle, sans indemnité de part et d'autre et sans avoir à justifier d'aucun motif ».

La signature d'une convention n°4 le 25 janvier 2007 dont a fait état le président de la CCI lors de son audition par la chambre régionale des comptes prolonge la baisse du montant de la contribution du gestionnaire de l'aéroport à la promotion.

### **3-2 Les objectifs de la CCI sont de nature à encourager ce partenariat déséquilibré**

3-2.1 L'objectif premier de la chambre de commerce et d'industrie consiste à accroître les retombées touristiques et économiques de l'aéroport

L'organisme consulaire effectue régulièrement des études pour connaître la clientèle tant actuelle que potentielle et mesurer les retombées quantifiées en emplois ou en dépenses réalisées. Ainsi apprend-on lors de la réunion du bureau du 4 février 2002 que le « *marché touristique britannique représente un potentiel énorme. Son indice de consommation est le plus élevé d'Europe et il dispose d'un fort pouvoir d'achat à l'étranger, la part des célibataires augmente (30 % en 2001) ce qui correspond à des revenus élevés non partagés* »...

Lors de l'assemblée générale du 14 juin 2004, il est indiqué que 12% des passagers se sont installés dans la région. Cette clientèle, notamment anglaise, draine un flux de familles.

3-2.2 La recherche de l'équilibre financier de l'aéroport est la seconde préoccupation de la chambre de commerce et d'industrie

Ainsi, lors de la réunion du bureau du 15 septembre 2003 il est acté que « *le poste de la masse salariale est préoccupant : il y a actuellement 60 agents et 4 CDD... Avec cette masse salariale imposée, nous pouvons accueillir 150 000 passagers de plus afin de rentabiliser le service...* ». L'objectif poursuivi par la Chambre de commerce et d'industrie vise donc au travers d'une augmentation du nombre de passagers, l'obtention du point d'équilibre. Cet objectif rejoint ici celui de la compagnie en termes de taux de remplissage.

### **3-3 Au-delà de leur ampleur, la chambre régionale des comptes s'interroge sur la valeur juridique des engagements de la CCI, en droit interne comme en droit communautaire**

Le Journal Officiel de l'Union européenne du 9 décembre 2005 a publié « *les lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux* ».

Selon la nouvelle réglementation, l'octroi d'aides publiques à une compagnie en allant au-delà du seul intérêt commercial, par exemple afin de désenclaver une région, pourra être accepté si elles servent à partager (dans la limite de 30 à 50%) les coûts additionnels liés à l'ouverture de la nouvelle ligne (dépenses de marketing ou frais d'installation sur le site). Les aides doivent être dégressives dans le temps et avoir une durée maximale de 3 ans (ou de 5 ans pour les régions défavorisées et ultrapériphériques) afin de ne pas maintenir artificiellement des lignes non viables. Les règles de concurrence s'appliquent à l'activité économique des aéroports, tout en tenant compte de leurs éventuelles missions d'intérêt général. Selon la commission, les « *règles claires* » adoptées « *garantissent l'égalité de traitement entre les aéroports publics et privés et évitent que les compagnies bénéficiaires ne soient indûment favorisées par rapport aux autres compagnies* ».

En droit interne demeure ouverte la question de la compatibilité des aides payées au titre du marketing, en référence à la décision de la cour administrative d'appel de Nancy qui, dans un arrêt du 18 décembre 2003, *CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin c/société Brit Air* (confirmé en cassation par un arrêt du Conseil d'Etat en date du 27 février 2006, n° 264406), a estimé, s'agissant précisément d'un contrat comportant notamment de la part d'une compagnie à bas coûts des engagements de promotion touristique de la région desservie, que le « *déséquilibre flagrant ainsi révélé au regard des faibles actions de pure promotion touristique à l'étranger (...) conduit à regarder les décisions attaquées comme constituant une aide financière au profit de la compagnie* » ; cette jurisprudence est toutefois antérieure à la loi n° 2004-804 du 13 août 2004 qui a modifié sensiblement le régime des aides économiques des collectivités territoriales.

#### **4- LES RELATIONS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE ET DES AUTRES PARTENAIRES PUBLICS DANS LE CADRE DE LA GESTION DE L'AEROPORT**

##### **4-1 Les liens contractuels avec l'Etat**

- Par arrêté préfectoral en date du 1er juillet 1986, la Chambre de commerce et d'industrie a été autorisée à occuper temporairement l'aérodrome de Carcassonne-Salvaza classé en catégorie C et affecté à l'aviation civile.

Selon l'article 47 de cette autorisation d'occupation temporaire, « *la présente autorisation est accordée à dater du 1<sup>er</sup> janvier pour une période de deux années ; cette autorisation est renouvelable par tacite reconduction jusqu'à ce que la gestion de l'aérodrome fasse l'objet d'un contrat de longue durée* ».

Cette autorisation d'occupation temporaire (AOT) sera prorogée par des arrêtés préfectoraux successifs, le dernier en date du 26 juin 2003, « *à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1986 jusqu'au 31 octobre 2003* ».

- Parallèlement, en application du décret 97-547 du 29 mai 1997, portant approbation d'un cahier des charges et d'une convention de concession-type, le ministère de l'équipement, des transports et du logement a demandé le 31 décembre 1999 au préfet de l'Aude de négocier avec la chambre de commerce et d'industrie une nouvelle concession pour l'aéroport sur la base d'une durée de trois à cinq ans.

Le 29 novembre 2002, soit près de trois ans après l'expression de la demande ministérielle, l'assemblée générale de la Chambre de commerce et d'industrie autorisait son président à signer une nouvelle convention entrée en vigueur un an plus tard.

Un arrêté interministériel en date du 24 décembre 2003 a accordé à la CCI une concession pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'aéroport. Cet arrêté fait référence à la convention de concession en date du 16 juin 2003 prise en application du décret susvisé, signée par le ministre chargé de l'aviation civile (autorité concédante) et la Chambre de commerce et d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (concessionnaire).

Ainsi, entre le 31 octobre 2003, date limite fixée pour l'application de l'AOT et le 31 décembre 2003, date de publication de cet arrêté, la CCI a géré l'aéroport sans habilitation.

La convention de concession a contractualisé pour cinq ans, jusqu'en 2008, les relations entre le concédant et le concessionnaire.

- La chambre de commerce et d'industrie a associé d'autres partenaires publics au devenir de l'aéroport à travers la mise en place d'un comité de pilotage. Celui-ci s'est réuni trois fois en 2002, six fois en 2003, cinq fois en 2004, cinq fois en 2005. Y sont présents le département de l'Aude, la ville de Carcassonne et la Chambre de commerce et d'industrie, et, à compter du 1er avril 2005, les représentants de la région.

##### **4-2 La ville de Carcassonne**

4-2.1 L'attention constante dont a fait preuve la commune pour le développement de l'aéroport s'est concrétisée depuis longtemps par une participation financière

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

- Le conseil municipal dans une délibération du 28 juin 1993 faisait état « *d'accords anciens* » mettant le financement du déficit d'exploitation de l'aéroport de Salvaza ainsi que le remboursement des annuités d'emprunts contractés à l'occasion d'investissements nécessaires à son développement, à la charge, par tiers, de la Chambre de commerce et d'industrie, du conseil général et de la ville de Carcassonne. Il autorisait alors le maire pour « *donner plus de transparence aux relations* » entre les partenaires à signer une convention dont le but était de déterminer les modalités de participation de la ville de Carcassonne au financement de l'aéroport.

Cette convention, reçue en préfecture le 22 juillet 1993, a entériné les modalités de participation de la commune.

- L'état des participations versées :

années	montant en □
1986-1993	686 953,15 □
1994-2004	3 900 164,11 □
<b>TOTAL 1986 -2004</b>	<b>4 587 117,26 €</b>

Les tableaux fournis par la chambre de commerce et d'industrie détaillent ces versements sur la période 2001-2005, d'un montant total de 2 785 684 □.

Années montant en □ <sup>(2)</sup>	2001	2002	2003	2004	2005
	<b>exploitation</b>	<b>165 635,30</b>	<b>212 146,51</b>	<b>157 524,75</b>	<b>167 061,74</b>
<b>investissement</b>	<b>12 632,58</b>	<b>1 194 680,10</b>	<b>300 262,53</b>	<b>645 192,68</b>	<b>217 878,76</b>
<b>TOTAL</b>	<b>178 267,88</b>	<b>1 406 826,61</b>	<b>457 787,28</b>	<b>231 254,42</b>	<b>511 547,98</b>

L'accroissement du trafic de l'aéroport a impliqué une augmentation des participations financières de la commune.

La chambre régionale des comptes remarque que, contrairement à ce qui est indiqué dans la convention, la ville de Carcassonne n'intervient pas, uniquement, en investissement sous la forme de remboursements d'annuités d'emprunt mais également de subventions d'équipement (38 092,00 □ en 2004) ou de fonds de concours (902 804 □ pour la réalisation de travaux d'agrandissement de la piste en 2002).

4-2.2 L'intérêt de la commune pour l'aéroport s'est également manifesté au travers de sa candidature dans le cadre du transfert de compétences prévu par l'article 28 de la loi du 13 août 2004

Par délibération du 21 juin 2005, le conseil municipal de Carcassonne « *adopte à l'unanimité la candidature de la commune et demande à Monsieur le préfet de Région de désigner la commune comme bénéficiaire du transfert de compétence portant sur l'équipement « l'aéroport de Salvaza en Pays Cathare »* ».

A l'appui de cette demande sont cités l'effort financier consenti par la ville et « *l'antériorité d'intérêt* » dont elle a fait preuve par rapport aux autres candidats.

#### **4-3 Le département de l'Aude**

Les participations du département de l'Aude au budget de l'aéroport « *exploitation* » s'établissent comme suit :

<sup>(2)</sup> les annuités d'emprunts sont incluses dans les investissements.

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

<b>Années</b>						
<b>aide en K€ <sup>(3)</sup></b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>TOTAL</b>
investissement	93,3	1 185,2	321,9	85,8	239,4	1 925,6
exploitation	106,6	212,1	157,5	167,1	293,7	937
<b>TOTAL</b>	<b>199,9</b>	<b>1 397,3</b>	<b>479,4</b>	<b>252,9</b>	<b>533,1</b>	<b>2 862,6</b>

source : budgets exécutés CCI – détail des participations.

Initialement, les versements du département étaient justifiés par une délibération du 9 septembre 1985 aux termes de laquelle « *le bureau du conseil général acceptait de prendre en charge un tiers du déficit de gestion de l'aérodrome de Carcassonne, en limitant la charge annuelle maximale du département à 1,5 MF (198 183 €) subventions en annuités comprises* ». Le département ne respecta pas le plafond qu'il s'était ainsi fixé mais il est à noter que cette délibération se situait dans le contexte particulier de la fermeture de la ligne aérienne Carcassonne Paris et de la recherche d'un nouveau prestataire.

Au demeurant, la chambre régionale des comptes observe que ce n'est que tardivement qu'une convention a régi les rapports financiers entre le département de l'Aude et le gestionnaire de l'aéroport. Celle-ci, transmise à la préfecture de l'Aude le 18 mars 2003, est rédigée en termes identiques à celle qui lie la CCI à la ville de Carcassonne à une exception près : l'introduction d'un article prévoyant que « *le conseil général participe en outre à hauteur du 1/3 des investissements réalisés pour le développement de l'aéroport de Salvaza, au moyen de subventions d'investissement* », sans se limiter au remboursement d'annuités d'emprunts.

Le département de l'Aude n'a pas fait acte de candidature au transfert de compétence portant sur l'aéroport.

#### **4-4 La région Languedoc-Roussillon**

La Chambre de commerce et d'industrie a souhaité la collaboration de nouveaux partenaires. Cette volonté s'est exprimée à plusieurs reprises dans les derniers comptes rendus des réunions des assemblées générales, et s'est traduite par la présence de représentants de la région au comité de pilotage à compter du 1<sup>er</sup> avril 2005.

4-4.1 Lors de l'assemblée générale du 29 novembre 2002, le représentant du préfet avait souligné l'intérêt évident que présentait l'aéroport en manière d'aménagement du territoire

Le 23 décembre 2005, la région Languedoc-Roussillon a fait acte de candidature au transfert des aéroports de Perpignan-Rivesaltes, et Carcassonne-Salvaza, conformément aux termes de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Cette candidature s'inscrit dans le cadre d'une politique de la région axée sur le développement de trois aéroports prévoyant :

- une participation dans une future société aéroportuaire qui assurera la gestion et l'exploitation de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée à l'issue de la concession actuelle ;
- un transfert de la propriété, de l'aménagement et de l'entretien des aéroports de Carcassonne-Salvaza et Perpignan Rivesaltes.

<sup>(3)</sup> comme pour les chiffres afférant aux participations CCI et commune de Carcassonne, les deux annuités d'emprunt sont incluses dans les dépenses d'investissement.

*Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon  
Rapport d'observations définitives : Chambre de commerce et  
d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude)*

La région se montre en outre désireuse de conjuguer les potentialités de la compétence cumulée des aéroports et des ports.

4-4.2 Pour le développement du seul aéroport de Carcassonne quatre actions spécifiques sont annoncées par la région :

*« - Equiper pour mieux accueillir les passagers, gérer la croissance du trafic sans saturation ni baisse du niveau de service d'accueil offert. Ainsi maintenir la capacité d'accueil d'avions de 250 places et permettre leurs rotations en moins de 45 minutes ;*

*- Diversifier l'offre de compagnies aériennes pour éviter une trop grande dépendance à un seul opérateur, en aidant à la création de lignes et à leur accompagnement marketing. Il y a aura lieu enfin de réfléchir dans le cadre d'une coordination des plates formes régionales aux modalités du partenariat avec Ryanair afin que soit mise en place une règle du jeu unique quant aux conditions financières d'accès aux services aéroportuaires, dans le respect de la réglementation européenne ;*

*- Maîtriser les coûts aéroportuaires pour approcher le plus possible le tarif économique de marché exigé par les compagnies aériennes et ainsi minimiser les aides publiques ;*

*- Rechercher des prises de marché sur Midi-Pyrénées, soit par le développement d'offres vis-à-vis de touristes potentiels des départements voisins, soit en étudiant les possibilités de Carcassonne-Salvaza de répondre au mieux aux risques de saturation de l'aéroport de Toulouse Blagnac.*

4-4.3 Par courrier en date du 26 septembre 2006, le préfet de la région Languedoc-Roussillon désignait la région comme bénéficiaire du transfert des compétences exercées par l'Etat

## **5- CONCLUSION**

L'aéroport de Carcassonne en Pays Cathare constitue incontestablement un facteur essentiel de développement du territoire ainsi desservi. Il présente toutefois de réelles fragilités liées à la présence d'un client unique. Tant les demandes de la compagnie à bas coûts que l'augmentation du trafic et ses conséquences sur les charges de fonctionnement et d'investissement impliquent des accompagnements financiers qui pèsent lourdement sur les finances propres de la CCI gestionnaire de l'aéroport. Toutefois, celui-ci a bénéficié durant la période de l'appui constant de ses partenaires publics.

L'ensemble de ces relations commerciales et institutionnelles seront modifiées dans le cadre du transfert de l'aéroport de Carcassonne à la région Languedoc-Roussillon qui nécessitera l'adoption d'un nouveau dispositif conventionnel entre des partenaires aux intérêts différents mais liés.

**Délibéré à la Chambre régionale des comptes de Languedoc Roussillon, le 20 avril 2007**