



CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE POINTE-A-PITRE

Le Président

07 1 16 6

Lettre Recommandée + AR

Monsieur Franc-Gilbert BANQUEY
Président de la Chambre Régionale des
Comptes de Guadeloupe, Guyane,
Martinique
Centre Saint John Perse
Rue Ferdinand de Lesseps
BP 451
97164 POINTE A PITRE Cedex

N/Réf. : CK/ABi/cd
Objet : Réponses de la CCI au Rapport d'observations définitives

Pointe-à-Pitre, le 31 OCT. 2007

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 19.09.07, référencé CRC/AC/N°2007 1139, reçu le 25.09.07; vous nous avez adressé le "rapport d'observations définitives" de la Chambre Régionale des Comptes sur la "**gestion de l'Aéroport de Pointe-à-Pitre/le Raizet pour les années 2001 et suivantes**".

Conformément aux dispositions de l'article L241-11 du Code des juridictions financières, je vous prie de bien vouloir trouver sous ce couvert la réponse de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Pointe-à-Pitre à ce dernier.

Comme je vous l'ai par ailleurs précisé dans mon précédent courrier en date du 08.06.07, référencé CK/YM/AB/vb 070553, en réponse au "rapport d'observations provisoires" qui nous avait été adressé en date du 05.04.07, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Pointe-à-Pitre a accueilli les différentes observations de la Chambre Régionale des Comptes dans un esprit ouvert et positif, et avec la détermination d'améliorer ses performances dans la gestion d'un équipement à la fois stratégique et structurant pour l'ensemble de l'économie de la Guadeloupe.

Nous avons noté avec intérêt, et apprécié, les modifications qui ont été apportées au "rapport d'observations provisoires", au regard des réponses et éclaircissements que nous avons communiqué à la Chambre Régionale des Comptes.



Hôtel Consulaire - Rue Félix Eboué - 97159 POINTE-A-PITRE CEDEX - Guadeloupe (F.W.I.)
Tél. : 05 90 93.76.24 - Télécopie : 05 90 91.11.20 - E-mail : presidence@pointe-a-pitre.cci.fr



Au vu du "rapport d'observations définitives", nous avons pris bonne note de la nécessité qu'il y avait à finaliser rapidement :

- la mise en place d'un véritable contrôle interne,
- la mise en place d'un nouveau plan comptable analytique, conformément aux dernières exigences du Code de l'Aviation Civile,
- l'élaboration, en concertation avec la DGAC, d'un document faisant la synthèse sous la forme d'un règlement d'exploitation unique, des différents arrêtés, règlements, procédures en régissant les différents secteurs d'activité de la plateforme
- la réalisation par un organisme indépendant d'une étude permettant de conforter les prévisions et déterminer le caractère durable de la reprise de trafic constatée depuis le mois d'août 2006, prestation qui est par ailleurs en cours de réalisation et dont nous attendons les résultats pour la fin de l'année 2007.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sincères salutations.

Colette KOURY

NB : Vous trouverez en pièce jointe à la présente la suite des réponses de la CCI, sous forme d'encadré, au regard des observations du rapport auxquelles elles se rapportent.

SUITE DES REPONSES

DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE POINTE A PITRE AU RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES ANNEXE A LA LETTRE DU 31 OCTOBRE 2007

PRESENTATION DU CONTROLE

A - l'aéroport international de Pointe-à-Pitre/Raizet

Page 3/52

« Un audit de la gestion de l'aéroport international de Pointe-à-Pitre-le-Raizet, a été effectué en 1997 par l'inspection générale des finances. Il portait sur les exercices 1992 à 1996, période de construction de la nouvelle aérogare.

En matière d'organisation, les services gestionnaires ont été jugés mal structurés, le contrôle interne insuffisant ; les services chargés de la gestion du personnel présentaient des faiblesses.

Les charges d'exploitation ne montraient pas de dérive particulière mais les ressources de l'aéroport avaient été utilisées pour couvrir les frais de siège de la CCI à un niveau jugé excessif.

Le rapport notait également des pratiques peu transparentes dans le cadre de l'attribution des concessions commerciales, à l'occasion du transfert dans la nouvelle aérogare Nord dont la construction était jugée coûteuse, encouragée par des financements essentiellement sur fonds publics. Le rapport préconisait de ne pas renouveler la concession du domaine public aéroportuaire à la chambre de commerce de Pointe-à-Pitre.

A la suite de ce rapport, entre 1997 et 2001, les coûts de construction des nouvelles installations terminales ont été justifiés lors d'un audit¹ effectué par l'inspection générale de l'aviation civile ; l'équipe dirigeante a été renouvelée, la stratégie redéfinie et un plan de restructuration mis en œuvre. Finalement les pouvoirs publics ont renouvelé le contrat de concession avec la CCI de Pointe-à-Pitre, en août 2001.

Dans l'ensemble des activités composant la CCI, l'aéroport occupe une place prépondérante, par son poids financier (78% des produits d'exploitation), le nombre de personnes et le volume d'installations gérées. »

¹ Coût final de la construction : 859 MF (soit M€), l'audit a porté sur la justification du différentiel de 37% coût de la réalisation de cette aérogare avec celui de Fort-de-France.

Réponse CCI : Comme le souligne le rapporteur, la CCI de Pointe-à-Pitre a su tirer les conséquences de cet audit réalisé par l'Inspection Générale des finances, dont certaines critiques étaient pertinentes.

Parmi toutes les actions entreprises figurent le remplacement complet de toute l'équipe de direction de l'aéroport et l'arrivée, en 1998, de M. Christian ASSAILLY, ingénieur de l'aviation civile, en qualité de directeur de l'aéroport. Ce dernier, encadré par le directoire de l'aéroport et sous l'autorité du bureau et de la présidence de la CCI de Pointe-à-Pitre, a conduit un plan de restructuration et de réorganisation des services aéroportuaires, redéfini la stratégie d'aménagement et de développement de l'aéroport, repositionné la politique tarifaire et conduit toutes les études et démarches en vue du renouvellement de la concession aéroportuaire.

C'est grâce à ce travail de fond qui a duré trois ans que les conditions favorables au renouvellement de la concession aéroportuaire à la CCI de Pointe à Pitre en août 2001, ont été réunies.

B- Le cadre du contrôle et son résultat.

Partie I Le service public de transport aérien

A- Généralités

1 La plate forme

Page 6/52

«

Le trafic est orienté principalement vers Paris. En 2007, le fascicule d'information sur les horaires de vol fait apparaître 23 destinations desservies par des vols réguliers mais 52 destinations étaient accessibles en vol direct en 2004 et 47 en 2005. " »

Réponse CCI : En 2007, l'aéroport présentait 19 destinations desservies par vols réguliers. En 2006 et 2005, ce nombre était identique. En 2004, 25 destinations desservies par des liaisons régulières, et 52 en vols non réguliers.

2 Son environnement

Page 7/52

« 1) Des logements édifiés dans des zones couvertes par le plan d'exposition au bruit, outre l'irrégularité de leur situation, exposent l'aéroport et la commune des ABYMES à des revendications de toute nature et, au final, à des perspectives de charges futures. Le gestionnaire fait état de son implication en vue de résoudre ce problème en coordination avec la commune et les services concernés. La commune n'a pas répondu à la chambre. »

Réponse CCI : La CCI est parfaitement consciente de ce problème de « l'urbanisation sauvage » sur les terrains de la ville des Abymes, des risques que cela fait peser sur le développement de l'aéroport et des enjeux financiers, à terme, pour la « collectivité » au sens large.

C'est dans ce contexte que la CCI a créé la fonction de « chargé de mission environnement et de veille réglementaire » au sein du Comité de Direction de l'Aéroport et assurée actuellement par le chef du Département Opération.

Une des premières actions a été de vérifier que tous les documents protégeant l'aéroport des risques d'urbanisation trop proche étaient à jour, sous une forme opposable aux tiers et pris en compte dans tous les règlements et documents d'urbanisme des villes concernées.

A la suite de ce premier état de lieux, la CCI a demandé à la DAC et au SDBA d'initier la réactualisation du PEB (plan d'exposition au bruit), et de l'APPM (avant projet de plan de masse).

L'étape suivante, qui sera la plus difficile, concerne les constructions illicites situées dans le voisinage immédiat de l'aéroport et dans les zones de bruit. L'objectif est de faire réaliser un état des lieux des constructions existantes et réalisées de manière illégale, qui ne pourront qu'être exclues de tout dispositif d'indemnisation ou de travaux d'adaptation, lorsque ces dispositions seront applicables en Outre-Mer.

Un premier état des zones les plus critiques vis-à-vis du développement de l'aéroport a déjà été fait par le Service des Bases Aériennes et notifié à la ville des Abymes, sans qu'aucune suite, à notre connaissance, n'ait été donnée.

3 La desserte routière

Page7/52

« L'aéroport est situé au centre géographique du territoire, à proximité des principales zones d'activités industrielles et commerciales de la Guadeloupe et au centre d'une conurbation de plus de 100.000 habitants. Les transports en commun sont peu organisés en Guadeloupe et il n'existe aucune desserte régulière de l'aérogare Nord actuellement en service.

Une rocade de dégagement autorise l'accès à Pointe à Pitre, à la Basse Terre et à la Grande Terre : il n'y a pas de problème de circulation sur cet axe. Cependant il n'y a pas eu d'étude pour évaluer le trafic routier, hors les statistiques de fréquentation des parcs de stationnement de l'aérogare. »

Réponse CCI : La CCI s'est d'ores et déjà souciée de cette situation, et des risques de saturation de la desserte routière de l'aéroport, compte tenu du développement du trafic, des installations aéroportuaires, et surtout des zones d'activités proches de l'aéroport (Centre Commercial Milenis, ZAC de Dothémare, zone d'activité de Perrin, Aéroport...).

A la demande du Sous-Préfet de Pointe à Pitre, la SEMAG a été chargée en Novembre 2006, de réaliser une étude prospective du trafic routier de l'ensemble de la zone et d'identifier les solutions d'évolution et d'adaptation du réseau routier pour permettre à ce

dernier, d'écouler dans de bonnes conditions le trafic escompté. Les résultats de cette étude ne sont pas encore connus à ce jour.

B- Description des installations et des services

1 L'aérodrome

Page 8/52

« La sécurité incendie (aéronefs) est abritée dans une caserne modernisée proche de la piste. Elle est distincte du service affecté à l'aéroport. Le périmètre de l'aéroport est sécurisé. Une nouvelle tour de contrôle (qui fait partie intégrante du contrôle aérien, assuré par la DGAC et ne relève ni pas de la concession) est en construction. »

Réponse CCI : Afin de préciser l'exposer ci-dessus, le service incendie aéronautique (SSLIA) est distinct, non pas du « service incendie de l'aéroport », mais de l'équipe de sécurité ERP (Etablissement Recevant du Public) de l'aérogare « Guadeloupe Pôle Caraïbes ».

Bien évidemment, en cas d'accident important sur l'aérogare, l'équipe SSLIA, dont la priorité est les avions, est appelée en renfort.

2 L'accueil des voyageurs

Page 8/52

« L'aérogare d'origine implantée au sud de la piste, désaffectée maintenant, était d'une capacité de 1.000.000 de passagers. »

Réponse CCI : La superficie de l'aérogare du Raizet, ou « aérogare Sud », après les derniers travaux d'extension réalisés en 1987-1988, était de 15.000 m² environ, soit une capacité de 1.500.000 Passagers/an, au lieu des 1.000.000 précisés.

3 Le fret

Page 8/52

« L'activité principale de l'aéroport est tournée vers le transport de voyageur, mais une activité de fret, d'une capacité maximum de traitement de 20.000 tonnes, assure annuellement le transit moyen de 15.000 tonnes de marchandise. Sur la période examinée, les chiffres sont décroissants : »

Réponse CCI : Il y a des erreurs dans les chiffres reportés :

2003 : 15.068, au lieu de 15.088.

2004 : 14.553, au lieu de 15.713.

2005 : 14.520, au lieu de 15.713.

«

Tableau V RAIZET : Tonnage de fret transporté							
POINTE A PITRE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Fret (en tonnes)	16 931	18 288	15 683	15 088	15 713	15 713	14 534

4 Les compagnies aériennes

C- La mise en œuvre des missions

1- Les services assurés sur la plate forme

a) Les services d'assistance en escale

b) Les services extra-aéronautiques

c) La sûreté et la sécurité

« Les missions de sûreté (contrôle des passagers, des bagages à main et en soute) qui ont été confiées au gestionnaire et considérablement renforcées sur la période récente ont été largement externalisées.

Tableau VIII RAIZET : Personnel affecté aux missions de sûreté sécurité					
Missions de sûreté sécurité : en temps plein	2001	2002	2003	2004	2005
Personnel de l'aéroport	32	36	38	39	38
Sous traitants	30	50	112	114	117

»

Le service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs :

Il est abrité dans des locaux récents et doté d'une flotte constituée par l'Etat qu'un audit de l'aviation civile en début de période a qualifié de «pléthorique et non optimisée, offrant un taux de disponibilité faible et des coûts d'entretien prohibitifs ». »

Réponse CCI : Jusqu'en 1998, le service SSLIA était sous la responsabilité de la DGAC. Le rôle de la CCI était limité à la mise à disposition et la rémunération du personnel. Tous les choix et décisions en matière de flotte de véhicules relevaient de la seule responsabilité de la DGAC.

En 1998, et à la suite d'une évolution législative et réglementaire, la CCI s'est vu confier l'entière responsabilité de ce service, y compris en matière d'équipement et d'achat de véhicule. Nous avons restructuré la flotte (réforme de véhicules, acquisition de nouveaux, homogénéisation de la flotte, mise en place d'une cellule de maintenance du matériel, en régie directe...).

C'est donc l'ensemble de ces décisions qui a conduit aux résultats relevés par la CRC (réduction de 60 % des coûts d'exploitation).

Page 11/52

« Le gestionnaire a pris acte de l'observation sur la flotte de véhicules qui est en cours d'optimisation. La DGAC indique que les coûts d'exploitation ont baissé de 60% suite au renouvellement du matériel. »

L'inspection filtrage des bagages de soute :

Page 11/52

« 2) Le contrôle des bagages en soute a donné lieu à des installations matérielles surdimensionnées. Le gestionnaire renvoie cette critique aux services de l'Etat qui ont fourni le matériel en cause. Des mesures partielles d'optimisation sont en cours. »

Réponse CCI : Dans le contexte législatif et réglementaire de l'époque, l'Etat, à travers la DGAC était Maître d'Ouvrage et Maître d'œuvre des installations automatisées de contrôle des bagages de soute. Toute la conception du système, le choix et la fourniture des équipements de contrôle, la réalisation des travaux d'adaptation de l'aérogare et des installations de convoyage et de tri des bagages, ont été réalisés sous la Maîtrise d'Ouvrage de la DGAC.

Aujourd'hui, compte tenu de l'évolution du contexte réglementaire intervenue depuis, si une telle opération devait être réalisée de nouveau, la CCI aurait une obligation de résultats par la DGAC - les choix techniques étant laissés à notre seule appréciation et sous notre seule responsabilité.

Le gestionnaire conteste la qualification, de « surdimensionnement des installations et matériels ».

En effet, la capacité de traitement nominale annuelle des équipements de traitement des bagages de soute est au dessus du niveau actuel du trafic de l'aéroport. Toutefois en matière d'exploitation, ce n'est pas la capacité annuelle qui compte, mais le débit horaire.

Or, en Guadeloupe, nous sommes confrontés à une forte saisonnalité du trafic, ainsi qu'à une concentration de l'activité de l'aéroport surtout en début d'après-midi et en début de soirée (gros-porteurs).

Le dimensionnement des ensembles de traitement des bagages de soute a donc été calculé par les services de l'Etat en fonction de l'ensemble de ces critères, et notamment cet effet de « trafic de pointe ».

La meilleure illustration, du caractère non surdimensionné des installations de contrôle des bagages, est le fait que chaque semaine, nous avons des incidents qui sont relevés en réunion d'exploitation avec les compagnies aériennes, et qui font état de la saturation du

système de contrôle des bagages de soute. Ces comptes-rendus sont à la disposition de la CRC.

2 La qualité du service public

a) Le référentiel

b) La certification ISO 9001

c) L'exercice des missions de sécurité

3 La prise en compte des préoccupations environnementales

Page 13/52

« 3) Les installations connexes à l'aérogare SUD n'ont pas fait l'objet de mise en conformité avec les dispositions de la loi sur l'eau relative au traitement des eaux pluviales polluées. Les investissements correspondant ont été programmés mais leur réalisation est constamment différée. »

Réponse CCI : La CCI tient à apporter les précisions ci-après. Les installations de l'aérogare Sud ont plus de quarante ans. Les obligations relatives à la loi sur l'eau datent de 1992. L'obligation d'engager le processus de mise aux normes « loi sur l'eau » de la piste et du terminal Sud date de 2005.

Plusieurs années avant cette échéance, les études nécessaires ont été réalisées et sont au stade de D.C.E depuis 2005. Le coût total de cette opération est de plus de 5 M€, sans que cette dernière ne génère aucune recette supplémentaire pour la concession aéroportuaire, capable d'amortir le coût d'investissement. En 2006, cette opération a été inscrite dans les demandes de financements dans le cadre du PO (2007-2013). Actuellement l'étude d'impact précédant l'enquête publique est en cours, en attendant la mise en place effective des crédits de réalisation des travaux. Le SDBA (Service des Bases Aériennes) est le Maître d'œuvre de cette opération pour le compte de la CCI.

4 L'impact économique

Partie II La gestion administrative et financière

A- L'organisation administrative et comptable

1 Assemblées et conseils

2 La Commission consultative économique (COCOECO)

3 L'administration

a) Le personnel

Page 17/52

« Le nombre d'agents en fonction est affecté par les variations saisonnières de l'activité. Au 31 décembre 2006, l'aéroport comptait 205 agents. En équivalent temps plein sur l'année, l'aéroport a employé 189 agents en 2005 et 192 en 2006. »

Réponse CCI : Le nombre de personnel titulaire (CDI) était de 172 en 2005 et 174 en 2006.

b) Le contrôle interne

Page 17/52

« Les contrôles internes sont une exigence de bonne gestion et résultent de l'obligation, pour les concessionnaires, de fournir aux concédants des informations sur les opérations réalisées. L'absence de contrôle interne et les insuffisances du contrôle de gestion avaient été critiquées par l'Inspection de Finances dans son rapport de 1997.

Au regard des observations faites alors, de nombreux éléments d'amélioration sont intervenus.

Un organigramme précis est établi et suivi, accompagné de fiches descriptives des postes. Il existe des notes d'organisation de certains services. L'activité est suivie à l'aide de tableaux de bord et d'indicateurs et un poste de contrôleur de gestion a été créé en 2005.

Par ailleurs, le gestionnaire s'est lancé dans une démarche de certification ISO 9001 qui, visant à la maîtrise de la qualité du service, va concourir à la maîtrise des processus et des procédures.

Cependant les procédures ne sont pas encore formalisées dans un recueil. Le gestionnaire s'est engagé à finaliser le manuel de procédure.

4) La nécessité d'un contrôle interne avait été signalée par le rapport de l'inspection des finances. La mise en place du dispositif n'est pas complètement

finalisée et doit être complétée par l'élaboration d'un manuel de procédures. La chambre prend acte de l'annonce de la réalisation en cours de ce document. »

Réponse CCI : La CCI prend acte de cette observation. Depuis l'audit de l'Inspection des Finances en 1997, et comme le souligne le rapporteur, « de nombreux éléments d'amélioration sont intervenus ».

Les actions les plus récentes conduites en la matière, en plus de la formalisation d'un manuel de procédure qui est en cours de finalisation, sont :

- La mise en place en 2005 d'une cellule en charge de la centralisation de toutes les procédures de marchés publics, de mise en concurrence, et de suivi des financements externes (subventions FEDER, Collectivités, Financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité, ...)**
- le recrutement en 2005 d'un contrôleur de gestion,**
- l'amélioration du Plan Comptable Analytique (PCA). Le nouveau PCA est actuellement en cours de validation auprès de notre conseil, l'Aéroport de Strasbourg et la société Linéal, concepteur du logiciel de comptabilité, pour une mise en oeuvre fin 2007.**

c) Le suivi de l'impact environnemental

Page 18/52

« La surveillance des nuisances environnementales peut être assurée par de nombreux organismes consultatifs. Leur création est facultative en dessous d'un certain seuil de trafic et aucune n'a été mise en place au RAIZET.

L'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), qui a pour mission de surveiller l'application des règles de l'espèce, notamment en matière de bruit, n'intervient pas à POINTE A PITRE, la plate forme étant actuellement en dessous du seuil d'intervention.

La commission consultative des nuisances sonores, prévue par l'article L 571-13 du code de l'environnement, n'est donc pas obligatoire et peut être créée par le préfet, notamment à la demande des maires. Le gestionnaire note qu'il n'y a pas de demande de la part des élus.

La commission consultative de l'environnement, instance prévue par la loi n° 85-696 et relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, peut également être créée à l'initiative du Préfet sur demande d'une commune.

Une instance créée par la loi du 13 février 2004, la « communauté aéroportuaire », a pour objet de permettre la concertation entre riverains, usagers, entreprises et collectivités. Elle est chargée de soutenir les actions territoriales et les projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de la vie urbaine et rural. »

Réponse CCI : Aucune des instances évoquées ci-dessus ne relève de l'initiative du concessionnaire pour leur création. Pour la majorité d'entre elles, il s'agit de possibilités législatives ou réglementaires, mais pas d'obligations.

Dans la plupart des cas d'ailleurs, il s'agit de structures qui ont à émettre des avis dans le cadre de la mise en œuvre d'obligations légales ou réglementaires qui ne s'appliquent pas à l'aéroport de Pointe-à-Pitre/ Le Raizet. Par exemple, la communauté aéroportuaire est un établissement public créé à l'initiative du Préfet et du Conseil Régional. Son fonctionnement est assuré en grande partie par le « fonds de compensation des nuisances aéroportuaires », qui n'existe pas à Pointe à Pitre / Le Raizet et l'une de ses attributions principales est de décider des opérations en matière d'atténuation des atteintes à l'environnement et à la qualité de vie de l'aéroport, opérations à réaliser avec ce même fonds.

Page 18/52

« Jusqu'à une période récente, les préoccupations environnementales n'étaient pas intégrées explicitement dans l'organisation des services de l'aéroport. La décision de créer un poste de chargé de mission à l'environnement a été annoncée pendant le contrôle (note de service de 2006)

Selon l'article 1609 quater du code général des impôts, le produit de la taxe d'aéroport, affecté principalement au financement des dépenses de sûreté sécurité, l'est également aux « mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux ». Le gestionnaire ne déclare aucune dépense dans ce cadre.

L'impact environnemental de l'aéroport n'est pas spécialement marqué : il n'y a pas de revendication des maires en matière de bruit ; les premières mesures de qualité de l'air effectuées par GWAD'AIR ne font pas ressortir un impact supérieur à celui de la circulation automobile. Cependant, la proximité de la mangrove, sensible aux pollutions par l'eau, et les problèmes d'urbanisme sauvage dans l'axe de la piste, conduisent la juridiction à souligner l'intérêt d'une concertation des principaux acteurs dans le cadre d'une structure qui pourrait être la communauté aéroportuaire² de la loi du 13 février 2004.

5) Le gestionnaire, qui dispose du financement prévu à cet effet par la taxe d'aéroport, n'a pas mis en œuvre de dispositif de surveillance de l'impact environnemental et de contrôle des dispositions réglementaires. Il est pris acte de la création récente du poste de chargé de mission environnement courant 2006.
»

Réponse CCI : Les dispositions concernant le bruit au voisinage des aéroports, le contrôle des trajectoires des avions, ainsi que les mesures d'indemnisation des riverains, relèvent des missions régaliennes de l'Etat et le financement de ces dernières doit être assuré par des ressources de nature fiscale définies par la loi de finance.

² Cette communauté est chargée (article 2 de la loi 2004-172) de soutenir les actions territoriales et les projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de la vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs et l'information relative aux impacts de l'aéroport.

En matière de mesure du bruit, la seule disposition obligatoire, prévue dans le code de l'urbanisme et concernant l'aéroport de Pointe-à-Pitre / Le Raizet, est l'établissement et la tenue à jour du PEB (plan d'exposition au bruit). Cette obligation est bien entendu remplie.

Le gestionnaire a très récemment alerté l'attention du Service des Bases Aériennes (SDBA) et de la DAC sur la nécessité qu'il y avait de réactualiser le PEB actuel, qui date de 1985.

En matière de surveillance et de mesures, Pointe-à-Pitre / Le Raizet ne fait pas partie des 11 plates-formes aéroportuaires, sur le plan national, qui ont l'obligation d'établir un plan de gêne sonore (PGS) et de réaliser un contrôle et un suivi des trajectoires des avions. De telles dispositions pourraient être financées par la « taxe d'aéroport », le jour où celles-ci seront obligatoires, ce qui n'est pas le cas actuellement.

En matière d'indemnisation des riverains, Pointe-à-Pitre / Le Raizet n'entre pas non plus dans le dispositif législatif instaurant un régime de taxes sur le transport aérien liées aux nuisances sonores et qui permettrait de financer des opérations d'indemnisation ou de travaux d'isolation de logements.

Même si, en la matière, il n'y pas encore d'obligation réglementaire, la CCI a parfaitement pris la mesure des enjeux liés à l'urbanisation qui s'est développée dans le voisinage de l'aéroport, avec notamment la problématique du développement de constructions anarchiques dans le périmètre du plan d'exposition au bruit.

La CCI ne pourra pas elle seule régler cette problématique qui ne relève pas de sa seule responsabilité. Toutefois des initiatives ont déjà été prises en la matière par le gestionnaire, comme la « sécurisation » des documents administratifs protégeant l'aéroport d'une urbanisation trop proche (PEB, APPM...), la sensibilisation des autorités sur ces problèmes et la création en 2006 d'un poste de « chargé de mission environnement et veille réglementaire ».

En matière de contrôle de la qualité de l'eau des forages de l'aéroport, la CCI réitère qu'elle a pris bonne note que ces dépenses sont éligibles au titre de la taxe d'aéroport et veillera désormais à leur prise en compte.

Page 19/52

« 6) Il convient de distinguer la responsabilité du gestionnaire dans les atteintes à l'environnement de l'activité aéroportuaire qui lui font obligation de connaître les caractéristiques de la plate forme en matière de bruit, de qualité de l'air et des rejets d'eau, des obligations légales nées du dépassement de certains seuils de trafic, dont l'aéroport est dispensé pour le moment. Toutefois, eu égard à l'environnement particulier du Raizet (voisinage de la mangrove, urbanisation sauvage...), la chambre suggère la création d'une instance de concertation qui pourrait être la communauté aéroportuaire »

Réponse CCI : La communauté aéroportuaire est un établissement public créé à l'initiative du Préfet et du Conseil Régional. Son fonctionnement est assuré en grande partie par le « fonds de compensation des nuisances aéroportuaires », qui n'existe pas à Pointe à Pitre / Le Raizet et l'une de ses attributions principales est de décider des opérations en matière d'atténuation des atteintes à l'environnement et à la qualité de vie de l'aéroport, opérations à réaliser avec ce même fonds.

4 L'organisation comptable

Page 19/52

« Les règles budgétaires appliquées à la CCI sont celles de la circulaire n° 1111 du 30 mars 1992 modifiée. L'intégralité des opérations de l'aéroport est traduite dans un compte annexe de la CCI.

Pour satisfaire à l'obligation d'identifier les coûts imputables aux redevances, l'article R 224-2 du code de l'aviation civile prescrit la tenue par les exploitants d'une comptabilité de leurs services permettant d'identifier les coûts relatifs à chacune des catégories de redevance réglementée. Actuellement, la comptabilité analytique de l'aéroport ne permet pas de fournir un état des recettes et dépenses imputables à chacune des redevances réglementées.

Par ailleurs, l'intérêt de distinguer les missions régaliennes confiées au gestionnaire sur le fondement d'un financement spécifique et d'un régime de TVA particulier recommande la présentation comptable séparée de ces activités. Pendant le contrôle, la comptabilité analytique ne permettait pas de produire un tel compte annexe. »

Réponse CCI : Les opérations de sûreté-sécurité sont individualisées dans deux sections comptables distinctes et non de façon extracomptable. Ces opérations ne font pas l'objet d'une récupération de la TVA payée au titre des missions régaliennes. La CCI applique donc les règles fiscales en vigueur. Par contre, les règles de prise en compte des dépenses d'investissements (amortissements financiers, et non simplement comptables) nécessitent la tenue à jour pour le compte de la DGAC, d'états extra-comptables exigés pour la justification des dépenses et le versement du produit de la « taxe d'aéroport ».

Page 19/52

« En 2004, la restructuration de la comptabilité analytique a été engagée en vue de satisfaire à ces besoins et le gestionnaire indique que dès 2007 cette réorganisation sera en mesure de satisfaire toutes les exigences du code de l'aviation civile concernant la justification des redevances.

7) En ce qui concerne le calcul des redevances, l'aéroport ne dispose pas d'une comptabilité analytique conforme au code général de l'aviation civile et appropriée aux exigences de la gestion. Le système annoncé par le gestionnaire pour 2007 permettra, notamment, de disposer des données appropriées lors de la négociation des tarifs des redevances réglementées et de renforcer le contrôle interne. »

Réponse CCI : Les obligations réglementaires (Code de l'Aviation Civile) de tenue d'une comptabilité analytique par type de redevances, datent de Septembre 2005. Il a été laissé aux aéroports une période d'adaptation à ces nouvelles exigences réglementaires. Le chantier qui a été conduit en 2007 sur la mise en place d'un nouveau plan comptable analytique (PCA) avait précisément pour objet, la mise en conformité de notre PCA avec cette évolution réglementaire. La mise en place de ce nouveau PCA est prévue pour la fin de l'année 2007.

B- Les comptes

1 Les dépenses d'exploitation

a) La structure des charges

«

Tableau XVI RAIZET : évolution, en valeur, des principales charges de fonctionnement					
	2001	2002	2003	2004	2005
dépenses de personnel	5 423 829	5 640 749	5 777 775	5 700 506	5 604 920
nettoyage à l'entreprise	1 693 654	1 694 305	1 712 718	1 650 275	1 660 754
gardiennage et surveillance	745 508	1 606 520	3 363 913	3 814 170	4 044 604

»

Réponse CCI : Afin d'éviter toute confusion et mauvaise interprétation, le poste « gardiennage et surveillance » comprend tous les contrats de sous-traitance en matière de missions de sûreté (inspection filtrage des passagers, des bagages à mains, et des bagages de soute...). Depuis les attentats de 11/09/2001 aux Etats-Unis, ces missions se sont considérablement renforcées.

b) La contribution versée par l'aéroport au budget général.

« 8) Le montant de la participation de l'aéroport aux frais de gestion communs doit être calculé annuellement sur des critères objectifs et ne peut résulter de l'arbitrage effectué en 2001 et reconduit indéfiniment. Il est pris acte de la volonté du gestionnaire de se conformer aux règles exigées par le cahier des charges de la concession. Les bases et les clés de ventilation devront être individualisées de telle sorte que les services respectifs soient financés pour leur contribution et en fonction de la source de financement, fiscale ou autre. »

Réponse CCI : La CCI tiendra compte des observations de la CRC et calculera le montant de la participation de l'aéroport aux frais de gestion communs sur la base des frais réels répartis avec des critères et des clés de répartition objectifs.

c) La comptabilisation des dépenses de sûreté sécurité.

« 9) Les équipements de l'Etat remis gratuitement dans le cadre des missions de sûreté sécurité doivent faire l'objet d'une intégration en affectation dans les comptes de l'aéroport. La DGAC et le gestionnaire s'accordent sur la régularisation à effectuer qui, en tout état de cause, n'a pas d'impact sur l'équilibre financier. »

Réponse CCI : La CCI prend acte de cette observation. Les immobilisations apportées dans la concession seront intégrées au bilan par le compte « droit du concédant ». Néanmoins, cette prise en compte comptable n'a aucun impact sur l'équilibre financier des missions régaliennes.

2 Les ressources de fonctionnement

a) La structure des ressources

b) Les recettes domaniales :

Page 25/52

« 10) L'attribution des d'emplacements commerciaux dans l'enceinte de l'aéroport n'a pas toujours répondu aux exigences de transparence et d'égalité de traitement. Il n'a pas été donné suite aux remarques faites sur ce point lors des contrôles précédents, notamment lors de l'échéance des contrats qui est intervenue entre 2001 et 2005. Il est pris acte de la procédure de renouvellement en cours dont le gestionnaire garantit les conditions régulières de mise en œuvre. »

Réponse CCI : La CCI a une position claire sur cette question : les emplacements commerciaux sont renouvelés après publicité, sur la base d'un cahier des charges, et selon des procédures transparentes. Ceci a été le cas en 1996 lors de l'attribution des premières sous concessions et c'est le cas aujourd'hui, dans le cadre du renouvellement de l'ensemble des sous concessions arrivant à échéance. Comme les observations de la CRC l'indiquent, le contexte de la crise de 2001 a amené à faire une exception à cette règle, parfaitement justifiée par les circonstances économiques.

Page 25/52

« Les autres recettes : Le contrôle de l'inspection des finances notait le peu de réactivité au regard de certains mauvais payeurs, l'absence de conventions dans certains cas se traduisant par l'absence de perception des redevance (Air Guadeloupe) et les déclarations tardives de leur chiffre d'affaires par des occupants (déclarations qui déterminent l'assiette de la redevance). Ces comportements étant rendus possibles par l'absence de tableaux de bord et de suivi du recouvrement. »

Réponse CCI : Cette affirmation est inexacte. Un tableau de bord des impayés est établi chaque fin de mois et les créances clients sont analysées par nature de redevance et par antériorité.

La situation des impayés par nature de clients (compagnies aériennes internationales, compagnies régionales, sociétés d'assistance, transitaires et fret, boutiques et commerces, loueurs, tours opérateurs, administration et établissements publics, aviation légère et divers) est présentée chaque année dans l'Annexe Comptable.

Cependant, des difficultés de recouvrement existent avec certains clients et les moyens de recouvrement sont mis en œuvre par la CCI.

3 Les investissements

C- Les résultats et le financement des investissements

1 L'incidence des missions régaliennes sur l'équilibre global

2 Les soldes intermédiaires de gestion

3 Le financement des investissements

a) Le recours à l'emprunt pour financer les investissements

Page 30/52

« 11) Le gestionnaire a choisi de financer par l'emprunt ses investissements alors qu'il disposait d'un cash-flow qui lui permettait de recourir de façon plus mesurée au financement externe. Il justifie sa position par la nécessité de conserver une trésorerie abondante pour faire face aux besoins de l'exploitation. Cette couverture à court terme est jugée excessive et se traduit par un renchérissement du coût net du financement de l'investissement. »

Réponse CCI : Le choix du recours à l'emprunt pour financer les investissements relève d'une gestion saine et prudente. Le gestionnaire considère que conserver en trésorerie environ 120 jours de chiffre d'affaires (ce qui correspond à environ 13 M€) est raisonnable et prudent, compte tenu des aléas de son activité et des risques qu'elle présente :

- Catastrophe naturelle,
- Crise internationale ou locale,
- Crise d'image de la destination Guadeloupe,
- Attentats,
- ...

Près de la moitié du trafic de l'aéroport, et plus de 60 % du chiffre d'affaires est lié à la clientèle touristique très sensible à ces situations de crise. Les attentats du 11 Septembre aux Etats-Unis qui ont entraîné une chute brutale du trafic aérien mondial, et plus récemment, l'épidémie de « Chikungunya » à la Réunion sont des illustrations de la sensibilité des activités de l'aéroport.

b) La trésorerie mise à disposition de la CCI

Page 31/52

« 12) Au moment où il devait financer des investissements importants, notamment en 2002, l'aéroport s'est trouvé privé d'une partie de ses ressources par suite de la captation, constatée en 1997, de disponibilités par la CCI. Même si elle est aujourd'hui régularisée, cette captation a contribué à orienter la politique de financement des investissements dans un sens défavorable aux intérêts financiers de la plate forme. »

c) Le portage d'une opération

Page 31/52

« Afin de réagir à la baisse du trafic et de l'activité touristique, la CCI et la Région se sont associées pour réaliser une campagne de promotion que l'office du tourisme, en déconfiture alors, ne pouvait assurer.

L'opération de 2003 devait être neutre pour la CCI, après remboursement par la Région et subvention du FEDER. Un choix de gestion a conduit le gestionnaire à imputer les opérations, non pas sur le compte de la CCI, mais sur celui de l'aéroport.

Le principe d'une convention de portage de la campagne de promotion du tourisme d'un coût de 1.685.212 € (financée pour 674.085 € par la région et pour 1.011.127 € par le FEDER) a été évoqué en COCOECO le 15 janvier 2003, puis accepté par la réunion de bureau de la CCI du 16 septembre 2003.

Cependant, si la CCI a vocation et compétence à intervenir dans ce domaine, ce n'est pas le cas de l'aéroport, service public industriel et commercial qui ne peut s'écarter de son objet. Les divers actes d'attribution de subvention et la convention signée alors ne visent d'ailleurs pas l'aéroport.

Au moment où l'aéroport a dû emprunter pour assurer ses investissements, plus de 1 millions € ont été utilisés pour une opération qui ne le concernait pas. Le gestionnaire indique que toutes les avances effectuées ont été remboursées.

13) La trésorerie de l'aéroport a été utilisée par la CCI, pour financer gratuitement une opération. Il n'entre pas dans la compétence du service public aéroportuaire d'assurer le portage financier d'une opération de promotion du tourisme en Guadeloupe, quelque soit le lien qui existe entre cette activité économique et celle de l'aéroport du RAIZET.

Réponse CCI : S'agissant du portage de la campagne de promotion touristique de la Guadeloupe, la CCI a accepté de porter cette opération à la demande du Préfet de Région, compte tenu des difficultés rencontrées par l'office du tourisme. Cette opération a été traitée dans les comptes de l'aéroport. Il était en effet vital pour l'aéroport, dépendant largement de l'activité touristique et au moment fort de la crise des années 2001-2005, que ne cessent pas les campagnes de promotion touristique de la Guadeloupe. Celles-ci ont d'ailleurs eu un effet bénéfique et ont contribué à la relance du trafic. Il convient de noter aussi que cette opération n'a entraîné aucune perte pour l'aéroport et qu'elle est aujourd'hui intégralement remboursée.

d) La lisibilité du ratio d'endettement propre à la convention de concession de 2001

Page 32/52

« La convention de concession aéroportuaire prévoit un ratio fixant, au terme de la concession, le maximum d'endettement que l'autorité concédante s'engage à reprendre en cas de non renouvellement. Ce ratio est constitué par le rapport entre l'endettement au

terme de la concession et la moyenne sur cinq ans de la capacité d'autofinancement : il est fixé à 5.

La CCI de Pointe à Pitre s'est prévalu de ce que ce ratio, au terme de la concession de 2001, soit en 2008, excèderait le seuil de cinq années d'endettement par rapport à la CAF moyenne, pour argumenter en faveur de son renouvellement (ou de sa prorogation).

Toutefois les choix de gestion financière qui viennent d'être décrits ont altéré la lisibilité et la pertinence de ce ratio.

En premier lieu, si l'aéroport n'avait pas été privé des ressources financières à la suite des avances faites au service général de la CCI et du portage financier de la campagne de promotion 2001/2002 de la destination Guadeloupe, le gestionnaire aurait été en mesure de limiter le recours à l'emprunt ; selon les services financiers de la CCI, le profil du ratio dette /CAF serait passé de 8,4³ à 6,5.

En second lieu, le choix par le gestionnaire du maintien d'une trésorerie à un niveau élevé (4 mois de CA), l'a conduit à se procurer des ressources par emprunt, avec une incidence significative sur le ratio : fort impact sur l'endettement (numérateur du ratio), et impact limité sur la CAF (produits financiers des placements à court terme).

Selon une reconstitution ex post faite par la chambre, l'impact des deux facteurs serait tel que le ratio dette / CAF serait de 2,74 avec une trésorerie moyenne correspondant à deux mois de production annuelle, et de 0,09 avec un niveau de disponibilités d'un mois.

En conséquence, les choix de gestion financière de la CCI, ont eu une incidence significative sur le profil du ratio qui a servi à apprécier, à terme, les engagements réciproques du concédant et du concessionnaire, à l'occasion du renouvellement ou de la prorogation de la concession. »

Réponse CCI : La CRC indique qu'en ramenant le ratio de trésorerie disponible de 4 mois, le ratio de « dette/CAF » aurait été ramené à 2,74.

Si ce même ratio était amené à 1 mois, on aurait obtenu un niveau de « dette/CAF » de 0,09.

Le gestionnaire considère que ce calcul de la CRC est erroné, car il est affecté en fonction des disponibilités constatées en 2005, pour la réduction d'un endettement à terme (en 2008), sans tenir compte de l'évolution des ces disponibilités entre ces deux échéances.

En effet le ratio de « Dette/CAF » doit être évalué à l'échéance initiale de la convention de concession, c'est-à-dire en 2008.

Dans le cadre de la demande de prolongation de la convention, la CCI a présenté à la DGAC, en Juillet 2005, une étude de l'évolution des comptes de la concession aéroportuaire, qui indiquait qu'à l'échéance de 2008, le ratio de « Dette/CAF » plafonné contractuellement à 5, n'était pas respecté.

³ Le ratio de 8,4 fourni par la CCI est celui qui a été communiqué aux services de la DGAC en septembre 2005 ; s'agissant d'un ratio « à terme », il évolue régulièrement : il se situait à 6,54 en fin 2003, 5,75 en fin 2004 et 7,06 en fin de 2005.

La situation des comptes de la concession aéroportuaire projetée à fin 2008, était la suivante :

- Chiffre d'affaires : 38,0 M€
- CAF (Capacité d'autofinancement) : 2,9 M€
- Dette : 24,3 M€
- Dette/CAF : 8,4
- Cash-Flow / Trésorerie : 6,7 M€, soit 2 mois de Chiffre d'Affaires.

Dans l'étude présentée à la DGAC, nous avons d'ores et déjà ramené le niveau de trésorerie disponible de l'aéroport de 4 mois à 2 mois, ce qui conduisait à un ratio de 8,4, et non pas aux 2,74 annoncés par le rapporteur.

En ramenant ce ratio de trésorerie à 1 mois, ce que nous estimons non réaliste, le ration de « Dette/CAF » serait alors ramené à 7,4, et non pas aux 0,09 annoncés.

En conclusion, l'impact de la modification du niveau de trésorerie minimale de l'aéroport ramenée de 4 à 1 mois de Chiffres d'Affaires, aurait permis de passer d'un ratio de « Dette/CAF » de 8,4 à 7,4, ce qui confirme et conforte l'un des principaux arguments ayant motivé la prolongation de la durée de la convention de concession.

4 Le bilan

Page 34/52

« **En conclusion :**

- L'absence de développement complet du contrôle interne pendant la période examinée ne permet pas d'extraire les éléments de comparaisons (ratios, coûts unitaires par agent et par fonction) qui garantiraient l'efficacité de la gestion en termes financiers. »

Réponse CCI : La CCI a pris acte des insuffisances constatées en matière de contrôle interne, et confirme la poursuite des différentes actions engagées afin de renforcer ce dernier (manuel de procédures, nouveau plan comptable analytique...).

Page 34/52

« - **L'équilibre de la gestion repose sur des marges de manoeuvre significatives (niveau des redevances ; niveau des subventions d'investissement) qui ont permis à l'aéroport de passer sans difficulté financière notable la baisse d'activité consécutive aux événements du 11 septembre 2001 (baisse de ressources courantes ; défaillances de débiteurs). »**

Réponse CCI : L'aéroport a pu passer « sans difficulté financière notable » la crise de trafic qui a suivi les événements du 11 Septembre 2001, grâce à la mise en œuvre de

manière volontaire d'un ensemble d'actions et d'initiatives formalisées à travers un « Plan de Crise » décidé et mise en oeuvre par les Elus de la CCI de Pointe-à-Pitre.

La baisse brutale du trafic passagers intervenue en 2001 a suivi une période (1998-2000) où l'aéroport avait mis en place une politique de baisse tarifaire avec une diminution moyenne des redevances passagers de près de 15 %.

Au cours de cette période, l'aéroport s'est recentré sur ses métiers de base, et un certain nombre de services et de prestations non stratégiques ont été arrêtés. Entre 2001 et 2005, les charges courantes d'exploitation ont été diminuées, la masse salariale réduite (malgré un gvt de 3 % minimum par an). Grace à des audits externes, nous avons obtenu durant cette même période des dégrevements d'impôts de plusieurs M€. Le programme d'investissements, revu à la baisse compte tenu du contexte, a été réintégré en 2003 dans le DOCUP (2000-2006), ce qui a permis à l'aéroport de bénéficier de subventions.

C'est donc la résultante de ces actions volontaires qui a permis de passer la période de crise des années 2001 à 2005.

Page 34/52

« - Le gestionnaire a choisi de financer par l'emprunt les investissements aéroportuaires alors qu'il disposait d'une capacité d'autofinancement qui lui permettait de recourir de façon plus mesurée au financement externe. Ce choix résulte

o Pour une part, d'arbitrages sur le niveau des emprunts à long terme afin de pouvoir conserver une trésorerie dont la chambre estime le niveau excessif au regard des besoins de l'exploitation de l'aéroport (4 mois

de CA annuel)

o Pour une part, de décisions passées par lesquelles la concession a procuré

une ressource financière gratuite à la CCI, très partiellement remboursée au

moment du financement des investissements et de décisions plus récentes qui

ont permis à la CCI de faire assurer par la concession le portage momentané

d'opérations étrangères au service public aéroportuaire. »

Réponse CCI : L'étude de l'évolution prévisionnelle des comptes de la concession, présentée à la DGAC en Juillet 2005, prenait d'ores et déjà en compte pour 2008, un ratio de trésorerie disponible de 2 mois, au lieu des 4 mois actuels.

Les avances de trésorerie de l'aéroport aux autres services de la CCI font l'objet d'un plan d'apurement de 990 K€ par an sur la période 2000 à 2008, à l'issue duquel ces dernières seront entièrement soldées.

Le portage par l'aéroport de la campagne de promotion de la destination « Guadeloupe », à la demande du Préfet, et en lieu et place du OTIG, en pleine crise du trafic, a été bénéfique à l'ensemble de secteur touristique. L'ensemble des coûts supportés par l'aéroport pour le portage de cette opération, a été remboursé.

Page 34/52

« Les choix de gestion financière de la CCI, ont eu une incidence significative sur le profil du ratio qui a servi à apprécier, au terme de 2008, les engagements réciproques du concédant et du concessionnaire, à l'occasion du renouvellement ou de la prorogation de la concession. »

Réponse CCI : L'impact de la politique financière menée sur l'évaluation du ratio « dette/CAF » en fin de concession (2008) n'est pas contestable. Mais, dans le meilleur des cas, ce dernier aurait pu être ramené à 7,4 au lieu des 8,4 annoncés en Juillet 2005, donc bien au dessus du niveau contractuel de 5.

Partie III L'avenir de la plate forme

A- les cadres juridiques de la gestion

1- La délégation de service pendant la période contrôlée

a) Les conventions de la période 2001-2005

Page 36/52

« 14) Au terme d'une concession d'une durée de 30 ans, dont l'échéance a été mal anticipée, il aura fallu 4 ans et six mois pour élaborer un nouveau contrat de délégation de service signé en 2001. Ce retard a conduit à des situations juridiquement peu encadrées, par des autorisations temporaires d'occupation délivrées par le préfet en 2001, voire sans titre sur certaines périodes. »

Réponse CCI : Il faut tout d'abord replacer la négociation de la nouvelle convention de concession dans le contexte de l'époque.

En 1996, s'achevait la convention initiale de concession qui avait duré 30 ans. Cette situation pour Pointe-à-Pitre n'était pas exceptionnelle, car la plupart des concessions délivrées à l'époque par l'Etat l'avaient été pour des périodes analogues, de 30 à 40 ans. Elles étaient toutes bâties sur le cahier des charges type de 1957, qui non seulement nécessitait une révision très lourde pour tenir compte de l'évolution du transport aérien depuis 40 ans, mais prévoyait aussi la reprise par l'Etat, en fin de concession, de tous les engagements financiers (annuités d'emprunts,...) contractés par le concessionnaire, ainsi que, pour de nombreuses plates-formes déficitaires en France métropolitaine (ce qui n'était pas le cas de Pointe-à-Pitre), le remboursement aux CCI des avances de fonds qu'elles avaient effectuées.

Dans le même temps, s'est posée la problématique du mode d'attribution des nouvelles concessions aéroportuaires, dans le cadre européen.

C'est dans ce contexte de réflexion sur les nécessaires réformes du régime des concessions, que les négociations ont débuté.

Finalement le nouveau régime de gestion des aéroports n'a vu le jour que plusieurs années après, avec la loi d'avril 2005, qui a fondé le principe de la création des sociétés aéroportuaires.

Les services de l'Etat, présageant à l'époque une durée relativement longue de ce processus d'évolution du régime de gestion des aéroports, ont alors pris la décision, en 2001, de se diriger vers des renouvellements de concessions aéroportuaires pour des durées courtes, en tablant sur le fait que la réforme du régime interviendrait entre-temps.

Pour Pointe-à-Pitre / Le Raizet, c'était quelque temps après que soit intervenu l'audit de d'Inspection des Finances.

Ce délai de 4 ans et six mois a été mis à profit par la CCI de Pointe-à-Pitre pour prendre en compte et tirer toutes les conséquences des constatations faites par le rapport de l'IGF. Et il est clair que si la CCI n'avait pas pris toutes les mesures nécessaires à la suite de cet audit, les conditions n'auraient pas été réunies pour la signature de la nouvelle convention de concession.

b) La convention du 27 août 2001.

Le contrat.

L'exercice des missions régaliennes.

c) La vie du contrat de concession

Le retournement de la conjoncture des transports aériens

Page 37/52

« *Le projet d'accroissement des ressources non aéronautiques n'a pas eu de traduction concrète. Les redevances aéronautiques ont dû être augmentées, après une baisse consentie entre 1998 et 2001.* »

Réponse CCI : Entre 1998 (date d'affichage de cette politique) et 2005, les ressources extra-aéronautiques ont progressé de près 30 % en valeur, et d'au moins 40 % à périmètre constant (suppression des redevances commerciales sur les activités de handling et de catering).

Page 38/52

« *En matière d'investissement, les prévisions sur 2001-2005 n'ont été réalisées qu'à 40%.* »

Réponse CCI : La réduction programme d'investissements, aux opérations strictement nécessaires (sécurité et sûreté...), était le premier axe du plan crise mis en place en 2001.

« *Le maintien de l'équilibre des comptes a été obtenu par une baisse significative du montant des provisions au regard de ce qui était pratiqué les exercices précédents.* »

Réponse CCI : Comme il a déjà été indiqué, l'aéroport a pu passer « sans difficulté financière notable » la crise de trafic qui a suivi les événements du 11 Septembre 2001, grâce à la mise en œuvre de manière volontaire d'un ensemble d'actions et d'initiatives

formalisées à travers un « Plan de Crise » décidé et mis en oeuvre par les Elus de la CCI de Pointe à Pitre.

La baisse brutale du trafic passagers intervenue en 2001, a suivi une période (1998-2000) où l'aéroport avait mis en place une politique de baisse tarifaire avec une diminution moyenne des redevances passagers de près de 15 %.

Au cours de cette période l'aéroport s'est recentré sur ses métiers de base, et un certain nombre de services et de prestations non stratégiques ont été arrêtés. Entre 2001 et 2005 les charges courantes d'exploitation ont été diminuées, la masse salariale réduite (malgré un gvt de 3 % minimum par an). Grace à des audits externes, nous avons obtenu durant cette même période des dégrevements d'impôts de plus de 2,5 M€. Le programme d'investissements, revu à la baisse compte tenu du contexte, a été réintégré en 2003 dans le DOCUP (2000-2006), ce qui a permis à l'aéroport de bénéficier de subventions.

C'est donc la résultante de ces actions volontaires qui a permis de passer la période de crise des années 2001 à 2005, et pas uniquement la baisse du niveau de provisions.

L'application des stipulations.

La redevance domaniale due à l'Etat

Page 38/52

« La concession est composée principalement de biens apportés par l'Etat. Le concessionnaire doit verser une redevance domaniale de 46.500 F (7.089 euros) chaque année (article 11 de la concession), réévaluée suivant l'indice du coût de la construction. Aucune dépense de l'espèce ne figure dans les comptes. Le gestionnaire indique que les titres de recette n'ont pas été émis par l'Etat mais qu'il en provisionnera la charge.

15) La stipulation contractuelle, par laquelle le concessionnaire doit s'acquitter d'une redevance pour occupation de l'aéroport, n'est pas mise en œuvre. Le gestionnaire indique que la dépense est maintenant provisionnée dans ses comptes et que le paiement est subordonné à l'émission d'un titre par l'Etat. »

Réponse CCI : La CCI est prête à s'acquitter de cette redevance qui a par ailleurs est entièrement provisionnée.

Mais, comme précisé à l'article 12 de la convention de concession, il appartient à la DAC, en collaboration avec les services fiscaux, d'établir les titres de paiement. L'attention de ces administrations a été appelée sur cette situation dont la responsabilité leur incombe.

Les consignes d'exploitation

Page 38/52

« L'article 20 du cahier des charges stipule que des consignes d'exploitation, qui précisent, notamment, les conditions d'usage des différentes aires et installations aéronautiques et terminales de l'aéroport, seront établies après approbation par l'autorité concédante.

Le gestionnaire indique que l'ensemble des consignes d'exploitation figure dans de nombreux actes (arrêtés de police, procédures, manuels d'exploitation, règlement intérieur,

consigne, etc.) et que l'assemblage du tout dans un document unique constituerait une lourde tâche s'agissant d'un document en perpétuel évolution.

Pour sa part, la DGAC indique que de nombreux échanges et des concertations régulières avec le gestionnaire pallient l'absence formelle du document.

Cette stipulation du cahier des charges de 1997 est reprise dans le cahier des charges dont la version est applicable en 2007.

16) Il est pris acte de la volonté exprimée conjointement par le gestionnaire et la DGAC de formaliser l'ensemble des consignes d'exploitation de la plate forme. »

Réponse CCI : Les consignes d'exploitation de l'aéroport existent à travers de nombreux documents (arrêtés de police, procédures sûreté, règlement fret, règlement parking, règlement aérogare, procédure d'affectation des ressources, manuel d'exploitation des aires, CCAG...).

La CCI prend toutefois bonne note de cette observation et mettra tout en œuvre, en concertation avec la DAC, pour que ce règlement d'exploitation faisant la synthèse de tous les documents existant, régissant et réglementant ces différents secteurs d'activité, soit élaboré.

2- L'avenir de la délégation à la CCI

Page 40/52

17) L'Etat a fait le choix de proroger, par voie d'avenant, jusqu'en 2015 la convention de délégation de service public de l'aéroport international de Pointe à Pitre le Raizet avec la CCI de Pointe à Pitre : l'avenant est motivé par la promesse de la création d'une société aéroportuaire au terme de la concession prolongée « dès que les conditions financières seront réunies ». L'appréciation de telles conditions doit être portée en tenant compte des arbitrages de gestion financière qui ont altéré le profil du ratio d'endettement à l'échéance de la concession (cf conclusion du chapitre II). »

Réponse CCI : Cf réponse aux conclusions du Chapitre II.

Page 40/52

« 18) Depuis 1997, l'activité de l'aéroport est encadrée par de multiples conventions, avenants, autorisations temporaires confiant à la gestion à la CCI de Pointe-à-Pitre dont la durée a varié de quelques mois à 8 ans : de telles échéances limitées paraissent peu compatibles avec la nature de l'outil aéroportuaire qui semble requérir, tant pour le concédant que pour le concessionnaire, une échelle de temps plus longue, à la mesure de la durée des installations et des équipements. »

Réponse CCI : Le contexte particulier de ces avenants de prolongation a été expliqué et justifié (Cf réponse au point 14). En revanche, nous partageons l'analyse de la CRC selon laquelle la « nature de l'outil aéroportuaire » nécessite une « échelle de temps plus

longue ». Ceci a été un des motifs de la demande de prorogation de la convention de concession présentée en 2005 par la CCI. Le législateur a par ailleurs bien prévu que les sociétés aéroportuaires qui succéderont au régime actuel, disposeront d'une durée de concession de 40 ans.

B – L'environnement concurrentiel

1 La concurrence avec les autres structures

Page 40/52

« Au titre de l'accueil des passagers des croisières⁴, le gestionnaire considère la concurrence de LAMENTIN (Fort de France), JULIANA (St Martin, partie hollandaise), BARBADE, ANTIGUA ou LA ROMANA (St Domingue). Pour déterminer leurs ports bases, les organisateurs de croisières sont attentifs aux coûts portuaires, d'avitaillement et à l'attractivité touristique du site qu'ils choisissent, mais le gestionnaire souligne la qualité de l'aéroport de desserte dans le choix. »

Réponse CCI : En matière de « croisières basées », la qualité des installations aéroportuaires est un facteur qui intervient aussi dans les critères de choix de la destination par les opérateurs.

Il est clair qu'une plate-forme qui n'est pas saturée et qui dispose d'une capacité complémentaire de traitement du trafic (notamment aux périodes de pointes), de « slots » (créneaux horaires) disponibles, tout ceci dans des conditions d'exploitation satisfaisantes sur le plan de la qualité et avec des tarifs concurrentiels... aura donc plus de chances de voir son trafic se développer.

En matière de « croisières basées », les passagers pour les navires de croisières ne faisant que transiter au niveau de l'aéroport et du « port base », à l'arrivée et au départ, la qualité d'image et/ou de promotion de la destination Guadeloupe importent peu. Seul compte le circuit de visites des îles de la Caraïbes proposé. Pour l'opérateur de croisières, la décision est prise sur la base de la capacité de l'aéroport à traiter, dans un créneau horaire limité, un nombre importants d'avions, de passagers, de bus, la possibilité de mise en place de procédures spécifiques (banques d'enregistrement spécialisées, espaces pour la reconnaissance des bagages, capacité de traitement CBS...), les offres de transport existantes en vols réguliers... et, bien évidemment, ceci dans des conditions de confort et de qualité de services satisfaisantes et à des coûts acceptables.

2 L'impact des redevances et charges.

a) Le poids des charges aéroportuaires pour les voyageurs.

Page 42/52

⁴ Ce trafic a pu concerner 100.000 passagers à Pointe à Pitre avant 2000, il est estimé potentiellement à 30.000 ou 40.000 passagers par an.

« Dans les comptes de l'aéroport, les charges pesant sur les passagers assurent 56% des recettes (la redevance passagers assure 35% des ressources totales de l'aéroport, la taxe d'aéroport 21%). Celles qui pèsent sur les aéronefs (les redevances d'atterrissage, de balisage, de stationnement, pèsent moins de 10% dans les ressources totales).

Ramenées aux prix des billets payés par les voyageurs au départ du RAIZET, ces charges impactent différemment les voyageurs longue distance qui paye un montant élevé⁵, de ceux des destinations courtes qui payent un prix plus faible. Sur la destination métropolitaine, l'incidence maximum des charges aéroportuaires du RAIZET est de 7,5 % . Sur Pointe à Pitre/ Fort de France, l'incidence des charges peut monter à 16%. »

Réponse CCI : La « taxe d'aéroport » est une ressource d'origine fiscale, mise en place par l'Etat et dont le taux est revu chaque année dans la « loi de finance ». Cet impôt est prélevé par l'Etat auprès des compagnies aériennes. Son assiette est calculée sur la base d'un montant perçu pour chaque passager traité par la compagnie au départ de l'aéroport. Cet impôt sert à financer les mesures de sûreté et sécurité, qui relèvent des missions régaliennes de l'Etat, et dont l'exécution est faite pour son compte, par la CCI de Pointe à Pitre. Ce remboursement se fait sur présentation d'un rapport financier annuel d'exécution de ces missions.

Contrairement à la redevance passagers, la CCI n'a aucune maîtrise ou latitude sur le montant de la « Taxe d'aéroport », ni sur le volume de prestations réalisées au titre des missions régaliennes de sûreté et de sécurité, qui est fixé par des textes réglementaires ou législatifs (niveau national ou Européen).

b) La comparaison avec les autres plates formes des départements d'outre mer.

Page 42/52

« En ce qui concerne les destinations métropolitaines (qui assurent l'essentiel du trafic et des produits), les charges sont comparables pour les DFA. La redevance passager demandée par l'aéroport Réunionnais, pour la zone Europe, est inférieure de 25% à celle de Pointe à Pitre (avant prise en compte des conséquence éventuelle du chikungunya sur le trafic)

⁵ De 450 € -prix promotionnel- à 1400 € pour Pointe à Pitre Paris ; de 110 € à 150 € pour Pointe à Pitre/Fort de France.

Tableau XXXII RAIZET : redevances des aéroports des DOM (2006)				
Aéroports	Point à Pitre	Fort de France	St Denis Réunion	Cayenne
Redevance Zone 4 (métropole UE)	18,5	20,01	11,61	19,18
Taxe d'aéroport	9,41	7,77	9,50	9,50
Total des charges passagers pour la destination métropolitaine	27,91	27,78	21,11	28,68

Réponse CCI : En 2006, le niveau de la « Taxe d'aéroport » sur la plateforme de Fort de France/Le Lamentin, était de 10 €, comme Cayenne et Saint Denis de la Réunion et non de 7,7 €.

c) L'égalité de traitement des usagers

Page44/52

« 19) Les principes qui régissent la fixation des redevances au RAIZET doivent être réexaminés au regard des dispositions de l'article R 224-2 du code de l'aviation civile. Les discriminations tenant au caractère national ou international doivent être ré envisagées ; les destinations sur lesquelles un développement est souhaité doivent être clairement identifiées, et les principe et montant des aides réévalués périodiquement. Comme il a déjà été indiqué, la comptabilité analytique doit être organisée afin de pouvoir justifier, au besoin, les différenciations tarifaires. »

Réponse CCI : Cf réponse au point (7). De plus la structure des redevances précisées n'est pas singulière ni propre à l'aéroport de Pointe à Pitre/Le Raizet, mais se retrouve sur de nombreuses plates-formes.

C- La stratégie du gestionnaire

1 Les prévisions de trafic

a) L'évolution passée et la structure du trafic

b) Les projections du gestionnaire.

Page 46/52

« La croissance moyenne sur 10 ans de RAIZET, de 1990 à 2000, a été de 3,7% par an⁶. Le gestionnaire a considéré, dans l'argumentaire de demande de renouvellement de la concession, que les facteurs fondamentaux du développement du transport aérien (croissance économique, échanges internationaux, besoins de mobilité) allaient bénéficier à la plate forme et que la croissance du trafic allait reprendre à un niveau, certes inférieur à celui de la période précédente, mais encore significatif.

Tableau XXXV RAIZET : prévisions de développement du trafic aérien								
Nombre de passagers : prévisions du gestionnaire					Progression en %			
	1)Métropole Europe	2)Guadeloupe DFA	3) Autre	Total	1)	2)	3)	Total
2007	1.098.106	569.327	123.107	1.790.540	1,9%	1,5%	1,5%	1,8%
2008	1.134.303	577.867	124.954	1.837.123	3,3%	1,5%	1,5%	2,6%
2009	1.170.499	586.535	126.828	1.883.862	3,2%	1,5%	1,5%	2,5%
2010	1.206.696	595.333	128.731	1.930.759	3,1%	1,5%	1,5%	2,5%
2011	1.244.264	604.263	130.662	1.979.188	3,1%	1,5%	1,5%	2,5%
2012	1.282.055	613.327	132.622	2.028.003	3%	1,5%	1,5%	2,5%
2013	1.320.074	622.526	134.611	2.077.212	3%	1,5%	1,5%	2,4%
2014	1.347.178	631.864	136.630	2.115.672	2,1%	1,5%	1,5%	1,9%
2015	1.374.122	641.342	138.679	2.154.143	2%	1,5%	1,5%	1,8%
2016-2020 : taux de croissance uniforme					2%	1,5%	1,5%	1,8%

L'aéroport a perdu 350.000 touristes depuis 2000 et tous les acteurs économiques de l'archipel guadeloupéen se disent prêts à reconquérir cette clientèle.

Dans cette perspective, les projections moyennes de trafic, pour les années 2009-2013 sont fondées sur un taux moyen d'augmentation de 2,5%, positif dans tous les segments. Pour les 7 années suivantes (2014-2020), le taux de croissance est ramené à 1,8%. La chute de trafic constatée depuis 2001 est considérée comme un phénomène réversible, lié à une perte de confiance passagère, et destiné à résorption.

La progression estimée ainsi remet en 2012 l'aéroport dans la situation qu'il a déjà atteint en 2000. »

Réponse CCI : En 2000, l'aéroport a traité 1.974.912 passagers, hors transit. Il devrait de nouveau atteindre ce chiffre, entre 2010 et 2011, suivant le scénario moyen du dossier de demande de prolongation de la convention de concession présenté en 2005 à le DGAC.

c) Analyse critique des choix d'évolution

Page 49/52

« En conclusion, les prévisions de croissance du trafic de passagers de l'aéroport sont assez largement déterminées par l'estimation (ou l'hypothèse) d'une reconquête des parts

⁶ Le gestionnaire retient la notion de trafic « local » (hors transit) dont il signale qu'il a progressé de 5% par an sur la période au lieu de 3,7% pour le trafic total.

de marché de la destination touristique de la « Guadeloupe ». La reprise durable du tourisme constitue à la fois un enjeu et un pari sur lesquels repose la pertinence de ces prévisions. C'est pourquoi, constatant qu'elles contrastent à bien des égards avec d'autres évaluations plus prudentes, la chambre recommande qu'un audit externe et indépendant permette de les conforter, les modifier ou les infirmer. »

Réponse CCI : Les prévisions établies en 2005, dans une situation de stagnation, voire de légère régression, prévoyaient une reprise de la croissance du trafic en 2006. Les résultats récents de l'année 2006, et ceux partiels de l'année 2007, nous ont donné raison.

Toutefois, la CCI accueille les recommandations de prudence émises par la Chambre Régionale des Comptes, et confirme qu'à la suite de ces observations, elle a mandaté la société « Aéroport de Paris Ingénierie », pour la réalisation d'ici le 31.12.2007, d'une étude de développement du trafic, de manière à conforter les prévisions établies et le programme d'investissements.

La CCI fait toutefois remarquer, que le programme de 75 M€ d'investissements sur la période 2007-2013, ne comprend que 25 % d'investissements de capacité liés à la reprise de la croissance du trafic sur l'aéroport de Pointe à Pitre / Le Raizet.

1- Plans d'actions et perspectives de développement

a) La capacité de l'aéroport

b) les perspectives de HUB

b) Le plan de développement de 2001

c) Le plan d'action 2005-2020

Page 51/52

« **Conclusion :**

- *La gestion juridique des fins de contrat a été chaotique. Le renouvellement de la concession expirée en 1997 a duré jusqu'en 2001 ; la prolongation de la convention de 2001-2008 a été effectuée avant son terme, en 2006. Outre l'incertitude juridique attachée à ces périodes et aux procédures, la programmation des investissements à long terme en a été affectée.*
- *Le trafic aérien de voyageurs a connu des variations contrastées, avec une baisse en 2001, puis une reprise différenciée dans le temps selon les destinations / provenances. Pour l'avenir, le gestionnaire prévoit une reprise durable et régulière de l'activité sur tous les segments. Il fait de la croissance du trafic transatlantique le vecteur principal du développement de la plateforme, et*

interprète la toute récente reprise de ce trafic comme un retournement favorable de cycle.

- *Une étude fine des perspectives du trafic touristique est souhaitable. Cette partie du segment transatlantique constitue une part importante du trafic général, après avoir perdu 350.000 voyageurs après 2001, elle a bénéficié de circonstances favorables (épidémies frappant le sud est asiatique et la Réunion) ; les facteurs de sa variabilité mériteraient d'être mieux cernés.*
- *Dans ce cadre d'évolution incertain, la place du coût du service public de transport aérien dans le prix total du billet supporté par le voyageur prend une importance particulière. Les redevances peuvent varier du simple au double à raison de la modulation choisie par le gestionnaire. La sécurité juridique de ces choix doit donc être assurée et leur affichage sans ambiguïté.*
- *Après avoir été réduits depuis 2001, les investissements reprennent à un rythme annuel de 10 millions d'Euros pour la période de prorogation de la concession. La programmation est déterminée par les perspectives de reprise de la croissance sur lesquelles se fonde le gestionnaire, avec pour projet principal le réaménagement de la partie de la zone Nord dédiée au trafic local, l'amélioration des infrastructures réservées au trafic international et la reconversion de la zone sud. »*

Réponse CCI : En réponse aux conclusions des observations de la Chambre Régionale des Comptes (C.R.C), et aux recommandations qui y sont exprimées, la C.C.I. de Pointe à Pitre a commandé à « Aéroport de Paris Ingénierie » une étude de développement du trafic, dont les résultats devraient être connus en fin d'année. Cette étude a pour objet, d'une part, de consolider les prévisions de trafic qui ont été élaborées en 2005 et qui prévoyaient une reprise de la croissance en 2006 -qui est aujourd'hui effective- et, d'autre part, de répondre à la question du caractère durable ou non de cette dernière.

Concernant la structure actuelle du tarifaire et les régimes de modulations existants, mais qui ne sont pas spécifiques à l'Aéroport de Pointe à Pitre / Le Raizet, la mise en place d'un nouveau PCA (Plan Comptable Analytique) fin 2007, permettra de se conformer à la nouvelle réglementation du Code de l'Aviation Civile en vigueur depuis Septembre 2005, et de disposer des bases d'évaluation permettant de pérenniser ou de faire évoluer ces principes de modulation.

Concernant le programme PO(2007-2013), ce dernier comprend moins de 25% d'investissements de capacité, donc liés à la croissance du trafic. Bien évidemment, l'étude de développement du trafic, recommandée par la CRC, permettra de conforter ou d'amender ce dernier pour ce type d'opérations.

