Chambre régionale des comptes
Occitanie

RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES

SYNDICAT MIXTE DE L'AÉROPORT RÉGIONAL DE CASTRES-MAZAMET (Tarn)

Exercices 2015 et suivants

500, avenue des États du Languedoc ▪ CS 70755 ▪ 34064 MONTPELLIER CEDEX 2 ▪ T +33 4 67 20 73 00 ▪ occitanie@crtc.ccomptes.fr

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE **5**
RECOMMANDATIONS **7**
INTRODUCTION **9**
1. PRÉSENTATION DE L'AÉROPORT **10**
1.1. Un petit aéroport dont la fréquentation augmente 10
1.2. Des enjeux forts 12
2. LA GESTION DE L'AÉROPORT **13**
2.1. Le cadre général 13
2.2. Les acteurs de la plateforme de Castres-Mazamet 15
2.2.1. Un syndicat mixte en charge des études initiales, puis de la création de l'infrastructure, et enfin de sa gestion 15
2.2.2. Le positionnement de la CCI du Tarn 16
3. LA GOUVERNANCE DU SYNDICAT MIXTE **18**
3.1. Les membres 18
3.2. Les instances décisionnelles 19
3.3. Les fonctions administratives 21
4. L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT **22**
4.1. Le contrat d'affermage 22
4.1.1. Les principales dispositions du contrat 22
4.1.2. La redevance versée par le fermier jusqu'en 2018 23
4.1.3. Les carences du contrat 24
4.1.4. Le contrôle de la délégation 25
4.2. La situation financière du budget aéroport 25
4.2.1. Un déficit d'exploitation couvert par des produits exceptionnels 25
4.2.2. Le fonds de roulement net 29
4.2.3. Un risque pas uniquement supporté par le fermier 30
5. L'EXPLOITATION DES LIGNES **30**
5.1. Une liaison aérienne concédée avec des obligations de service public 30
5.1.1. Les obligations de service public 30
5.1.2. La compensation financière des obligations de service public 31
5.2. La délégation de transport avec la compagnie Hop (2015-2019) 32
5.2.1. Une exploitation déficitaire 32
5.2.2. Des pénalités appliquées pour non-respect des obligations de service public 35
5.2.3. Les liaisons temporaires vers la Corse et Ibiza 35
5.2.4. Des informations comptables insuffisantes pour justifier du coût des obligations de service public 36
5.3. La délégation de transport avec la compagnie Air France (2019-2023) 37
5.3.1. La procédure d'appel d'offres 37
5.3.2. Un modèle économique incertain 38
6. L'ANALYSE FINANCIÈRE DU SYNDICAT MIXTE **40**
6.1. L'information financière et la fiabilité des comptes 40

6.1.1. Une procédure budgétaire à améliorer 40
6.1.2. Les prévisions budgétaires 42
6.1.3. L'absence de débat d'orientation budgétaire 42
6.2. La situation financière 43
6.2.1. La capacité d'autofinancement 43
6.2.2. Le financement des investissements 44
6.2.3. La situation bilancielle 45
7. L'IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE RELATIVE À LA PANDÉMIE DE COVID-19 46
ANNEXES 49
GLOSSAIRE 60

SYNTHÈSE

L'instruction a été conduite au cours de l'année 2020, marquée par la pandémie de Covid-19.

La chambre régionale des comptes Occitanie a procédé au contrôle des comptes et de la gestion du syndicat mixte ouvert de l'aéroport régional de Castres-Mazamet (SMARCM), pour les exercices 2015 et suivants. Le contrôle a porté sur la gouvernance et la situation financière de l'établissement, ainsi que sur l'exploitation de la plateforme aéroportuaire.

Créé dans les années 1980 à l'initiative principalement de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Castres pour porter le projet d'un aéroport local, le syndicat mixte est aujourd'hui composé de deux intercommunalités, de 16 communes, du conseil départemental du Tarn, de la CCI du Tarn et, depuis 2019, de la région Occitanie. Propriétaire de la plateforme aéroportuaire, le SMARCM a délégué son exploitation à la CCI du Tarn, par un contrat d'affermage, jusqu'en avril 2024.

Compte tenu de son poids prépondérant dans la gouvernance du syndicat mixte, de son rôle de prestataire pour ses fonctions support et d'exploitant de la plateforme aéroportuaire, la CCI du Tarn est à la fois le délégant et le délégataire du contrat d'affermage, qui est ainsi dans les faits exécuté et contrôlé par son propre titulaire. Cette situation ne devrait pas perdurer à l'échéance du contrat, la chambre consulaire ne souhaitant plus, à terme, porter l'exploitation.

En dépit de cette ambivalence, le syndicat mixte doit veiller à contrôler son fermier conformément aux dispositions règlementaires et contractuelles, de façon à ce que les conditions d'exécution du service public puissent être appréciées correctement.

Hormis les liaisons estivales proposées vers la Corse, l'aéroport ne propose qu'une ligne vers la plateforme de Paris Orly, sous obligations de service public (OSP), justifiées notamment par l'impératif de désenclavement local et donnant lieu à une participation publique à son financement. Sa fréquentation était en hausse, du moins jusqu'en 2020, année marquée par la crise sanitaire.

Fin 2019, le budget de l'aéroport géré par la CCI est à l'équilibre grâce à la participation de cette dernière et aux produits exceptionnels versés depuis 2016 par le conseil départemental du Tarn et la communauté d'agglomération de Castres-Mazamet. À défaut, le résultat serait déficitaire d'environ 0,28 M€ par an. Indépendamment de l'absence de définition du risque d'exploitation et de son support, cette dépendance financière souligne une économie générale du contrat déséquilibrée, les résultats restant structurellement déficitaires malgré un chiffre d'affaires en progression et des charges d'exploitation stables.

Après avoir été confiée à la compagnie Hop entre 2015 et 2019, l'exploitation des liaisons aériennes est désormais déléguée à la compagnie Air France pour la période 2019-2023. Le montant total prévisionnel de la compensation financière de la nouvelle délégation (12,88 M€) apparaît cohérent au vu de l'augmentation du nombre de rotations prévues, mais les projections d'activité semblent très optimistes, indépendamment des impacts de la crise sanitaire. Le scénario de la première délégation, nettement au-dessous des projections, pourrait se reproduire.

Si un important effort de maîtrise de la procédure budgétaire reste à accomplir, la situation financière du syndicat mixte, sur la période 2015-2019, apparait saine.

Suite au transfert par l'État au syndicat mixte de la délégation de l'organisation de la liaison aérienne soumise à OSP Castres-Paris en juin 2019, les différentes contributions financières compensatoires afférentes versées par les collectivités sont désormais perçues par lui, et non plus par la CCI. En contrepartie, leur reversement a fait croître à due concurrence les charges de gestion du syndicat, ce qui pourrait à l'avenir engendrer des difficultés de trésorerie.

L'impact de la crise sanitaire sur l'exploitation de l'aéroport semble moins important que celui constaté sur le secteur au plan national. La pérennité de l'aéroport et de la liaison aérienne vers Paris n'est pas remise en question.

RECOMMANDATIONS

1. À compter de la prochaine délégation, ne plus déléguer l'exploitation de l'aéroport à un de ses membres ou à un organisme sous contrôle de l'un de ses membres. *Non mise en œuvre.*

2. Encadrer par une convention, avec une valorisation annuelle au compte administratif, la mise à disposition des moyens de la chambre de commerce et d'industrie. *Non mise en œuvre.*

3. Demander au délégataire la présentation annuelle d'un rapport technique et financier sur l'exploitation de l'aéroport, portant sur l'exercice précédent, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 29 janvier 2016 relatives aux contrats de concession et de l'article 33 du décret du 1er février 2016. *Non mise en œuvre.*

4. Mettre en place une commission consultative des services publics locaux, conformément aux dispositions de l'article L. 1413-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT). *Non mise en œuvre.*

5. Obtenir du fermier que le compte rendu financier justifiant le montant de la compensation financière versée au titre de la liaison sous obligations de service public soit étayé des données de base utilisées pour sa détermination. *Non mise en œuvre.*

6. S'assurer auprès du délégataire que la phase d'analyse des offres, s'agissant des marchés relatifs à la plateforme aéroportuaire, fasse l'objet d'une formalisation détaillée. *Non mise en œuvre.*

7. Obtenir des résultats d'exercice exacts en distinguant les restes à réaliser des annulations de crédits. *Non mise en œuvre.*

8. Établir un plan pluriannuel d'investissement. *Non mise en œuvre.*

9. Tenir un débat d'orientation budgétaire conformément aux dispositions des articles L. 5211-36 et L. 2312-1 du CGCT. *Non mise en œuvre.*

Les recommandations et rappels au respect des lois et règlements formulés ci-dessus ne sont fondés que sur une partie des observations émises par la chambre. Les destinataires du présent rapport sont donc invités à tenir compte des recommandations, mais aussi de l'ensemble des observations détaillées par ailleurs dans le corps du rapport et dans sa synthèse.

Au stade du rapport d'observations définitives, le degré de mise en œuvre de chaque recommandation est coté en application du guide de la Cour des comptes d'octobre 2017 :

- Non mise en œuvre : pour les recommandations n'ayant donné lieu à aucune mise en œuvre ; pour les recommandations ayant donné lieu à une mise en œuvre très incomplète après plusieurs suivis ; quand l'administration concernée s'en tient à prendre acte de la recommandation formulée.
- Mise en œuvre en cours : pour les processus de réflexion ou les mises en œuvre engagées.

- Mise en œuvre incomplète : quand la mise en œuvre n'a concerné qu'une seule partie de la recommandation ; pour les recommandations pour lesquelles la mise en œuvre en cours n'a pas abouti dans le temps à une mise en œuvre totale.
- Totalement mise en œuvre : pour les recommandations pour lesquelles la mise en œuvre en cours a abouti à une mise en œuvre complète ; lorsque la mise en œuvre incomplète a abouti à une mise en œuvre totale.
- Devenue sans objet : pour les recommandations devenues obsolètes ou pour lesquelles le suivi s'avère inopérant.
- Refus de mise en œuvre : pour les recommandations pour lesquelles un refus délibéré de mise en œuvre est exprimé.

INTRODUCTION

Aux termes de l'article L. 211-3 du code des juridictions financières « Par ses contrôles, la chambre régionale des comptes contrôle les comptes et procède à un examen de la gestion. Elle vérifie sur pièces et sur place la régularité des recettes et dépenses décrites dans les comptabilités des organismes relevant de sa compétence. Elle s'assure de l'emploi régulier des crédits, fonds et valeurs. L'examen de la gestion porte sur la régularité des actes de gestion, sur l'économie des moyens mis en œuvre et sur l'évaluation des résultats atteints par rapport aux objectifs fixés par l'assemblée délibérante ou par l'organe délibérant. L'opportunité de ces objectifs ne peut faire l'objet d'observations ».

Le contrôle des comptes et de la gestion du syndicat mixte de l'aéroport régional de Castres-Mazamet a été ouvert par lettre du président de section adressée le 22 janvier 2020 à M. Michel Dhomps, ordonnateur en fonctions[1].

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, l'entretien de fin de contrôle avec l'ordonnateur a eu lieu le 13 novembre 2020.

Lors de sa séance du 20 novembre 2020, la chambre a arrêté des observations provisoires qui ont été transmises à M. Michel Dhomps. Des extraits les concernant ont été adressés à des tiers[2].

Après avoir examiné les réponses reçues, la chambre, dans sa séance du 8 avril 2021, a arrêté les observations définitives présentées ci-après.

[1] L'ancien ordonnateur, en fonction les trois premiers mois de la période sous revue, est décédé.

[2] Le contrôle des comptes et de la gestion de la CCI du Tarn, exploitant de l'aéroport de Castres-Mazamet par délégation du syndicat mixte, est en cours.

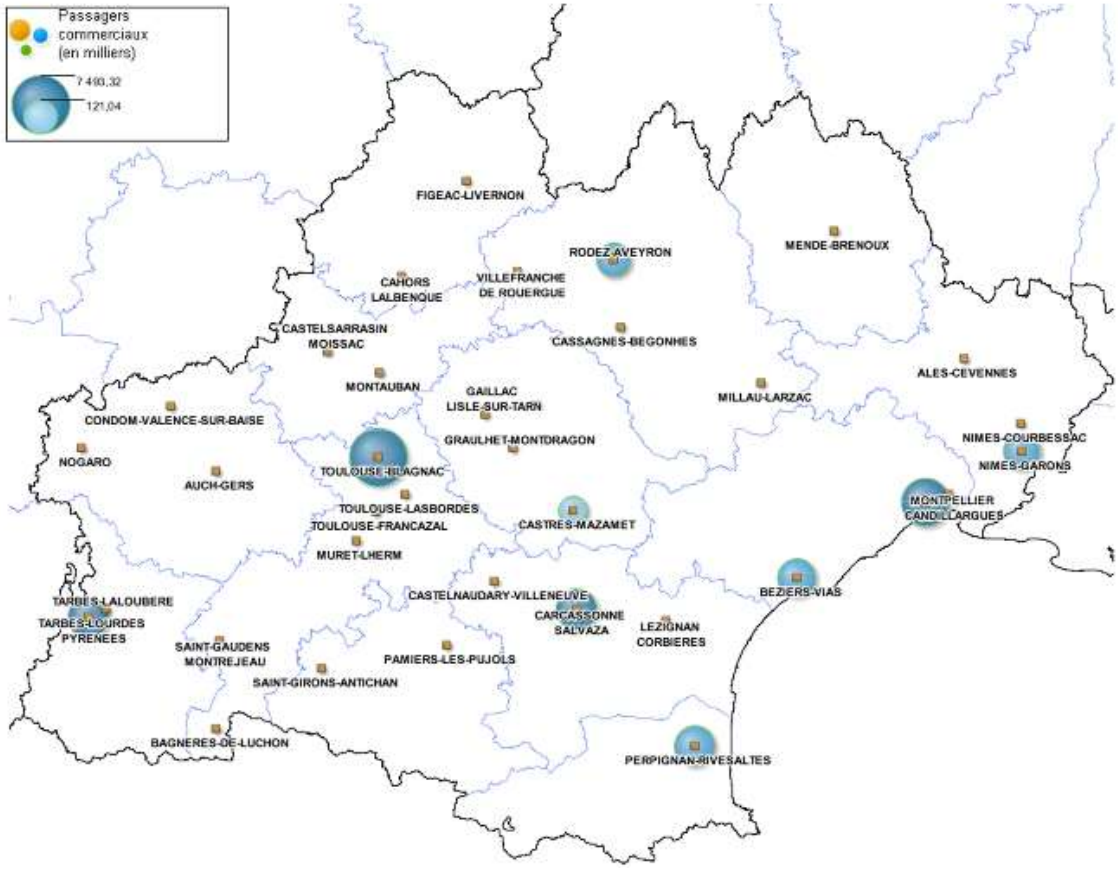
1. PRÉSENTATION DE L'AÉROPORT

1.1. Un petit aéroport dont la fréquentation augmente

L'aéroport régional de Castres-Mazamet est le plus petit aéroport de la nouvelle région Occitanie en termes de fréquentation, avec 45 047 passagers en 2018 (soit 0,3 % de la fréquentation régionale).

Il est considéré, à l'instar de celui de Rodez, comme un aéroport de désenclavement, selon la typologie fonctionnelle[3] définie par la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Le département du Tarn étant enclavé et éloigné de la capitale avec un temps de parcours en train depuis Castres d'environ 7h30, la nécessité d'une desserte régulière vers Paris est justifiée par les acteurs économiques et politiques comme une condition de maintien du tissu économique local. Deux lignes régulières estivales[4] sont également proposées en direction de la Corse.

carte 1 : carte des aéroports de la région Occitanie en 2017



Source : DGAC

[3] Établie selon le volume de trafic, la part du marché français, la part du trafic « émetteur », la part du trafic « bas coûts », la population aire urbaine, la part des cadres des fonctions métropolitaines par zone d'emploi, et le meilleur temps de parcours en train depuis Paris.

[4] Excepté en 2020 compte tenu de la crise sanitaire de Covid-19.

tableau 1 : évolution des passagers dans les aéroports occitans

Aéroports occitans	2015	2016	2017	2018	Part en 2018	Évolution
Toulouse-Blagnac	7 669 054	8 081 179	9 264 611	9 630 308	72 %	26 %
Montpellier Méditerranée	1 510 170	1 671 086	1 849 572	1 849 963	14 %	23 %
Carcassonne Salvaza	390 182	392 147	398 716	375 400	3 %	- 4 %
Tarbes Lourdes	371 317	381 549	434 619	462 072	3 %	24 %
Perpignan Rivesaltes	367 711	377 214	410 323	463 235	3 %	26 %
Béziers Vias	245 189	242 132	233 252	233 843	2 %	- 5 %
Nîmes Garons	206 162	213 005	216 341	236 631	2 %	15 %
Rodez	106 968	70 069	78 364	81 162	1 %	- 24 %
Castres-Mazamet	41 189	42 344	46 151	45 047	0,3 %	9 %
Total région	**10 907 942**	**11 470 725**	**12 931 949**	**13 377 661**	**100 %**	**23 %**

Source : DGAC

Contrairement à ses homologues de Carcassonne et Rodez, l'activité de l'aéroport est globalement en hausse entre 2015 et 2019. Le nombre de mouvements et de passagers sur la ligne Castres-Paris progresse respectivement de 6 et de 21 %.

Cette liaison représente 95 % des mouvements commerciaux et 98 % des passagers (dont 65 % en « voyages d'affaires » et 35 % en « grand public »).

tableau 2 : évolution de l'activité de l'aéroport

	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution	Moyenne
Total nombre de mouvements	**8 541**	**9 529**	**8 884**	**10 451**	**9 169**	**7 %**	**9 315**
dont mouvements commerciaux	***1 510***	***1 493***	***1 501***	***1 491***	***1 565***	***4 %***	***1 512***
dont ligne Castres – Paris-Orly	*1 401*	*1 410*	*1 395*	*1 399*	*1 484*	*6 %*	*1 418*
dont mouvements non commerciaux	***7 031***	***8 036***	***7 383***	***8 960***	***7 604***	***8 %***	***7 803***
dont aéroclub	*5 200*	*5 606*	*6 468*	*6 517*	*5 015*	*- 4 %*	*5 761*
dont école de pilotage	*889*	*924*	*1 045*	*1 022*	*1 351*	*52 %*	*1 046*
dont militaires	*539*	*736*	*486*	*618*	*376*	*- 30 %*	*551*
dont privés	*284*	*564*	*431*	*397*	*348*	*23 %*	*405*

Source : rapports d'activité de l'établissement

tableau 3 : évolution du nombre de passagers

Nombre de pax	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution
Liaisons OSP (Castres-Paris)	39 450	40 434	43 787	43 584	47 840	21 %
Liaisons hors OSP	366	425	415	992	1 412	286 %
dont liaisons Castres-Corse	366	362	415	992	1 412	286 %
dont Ajaccio	*366*	*362*	*415*	*380*	*614*	68 %
dont Bastia				*612*	*798*	
dont liaisons Castres-Ibiza		63				
Total	**39 816**	**40 859**	**44 202**	**44 576**	**49 252**	**24 %**

Source : données de l'établissement

En 2019, la hausse de l'activité correspond à l'élargissement des fréquences de vol imposées par les obligations de service public (OSP).

L'aéroport est peu impacté par la concurrence des aéroports voisins, notamment celui de Toulouse-Blagnac. Selon l'étude de la région Occitanie sur les retombées économiques du

transport aérien, réalisée en 2017, 61 % des passagers n'utilisent pas d'autre aéroport pour venir dans la région[5] et un passager sur trois ne ferait pas ce voyage sans la ligne aérienne depuis Castres.

1.2. Des enjeux forts

Alors que le territoire de Castres était considéré comme le premier bassin d'emploi industriel de l'ex-région Midi-Pyrénées, le développement de l'aéroport s'est inscrit dans un contexte de déclin des industries textiles entre 1993 et 2007 (baisse de près de 8 000 emplois)[6].

Confrontés aux enjeux de la reconversion industrielle, les acteurs du territoire ont alors appuyé des entreprises innovantes dans les secteurs de la chimie, de la mécanique et de la pharmacie, (création d'environ 4 000 emplois)[7]. Néanmoins, le territoire est handicapé par un manque d'infrastructures de développement, particulièrement pénalisant pour les petites et moyennes entreprises (une quarantaine, représentant 3 000 emplois) dont les centres de décision ne sont pas locaux.

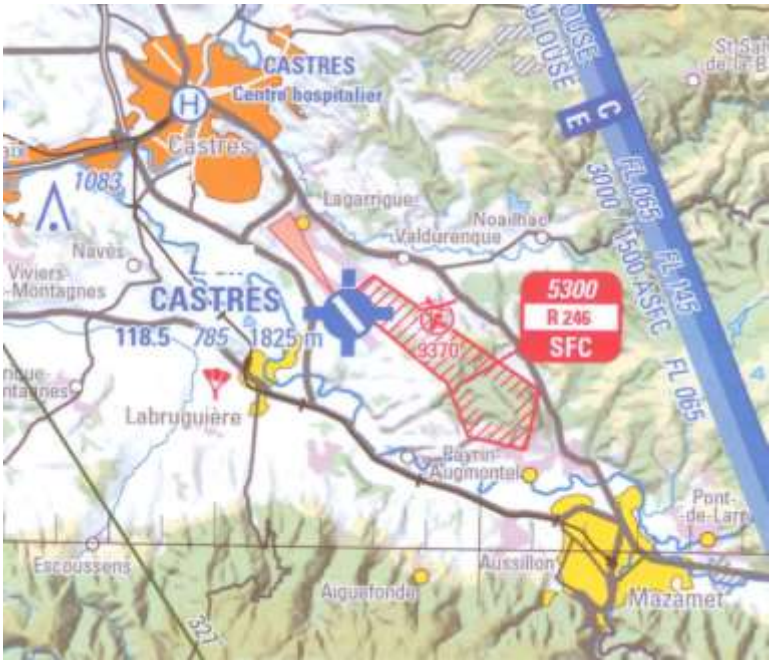
Depuis 1995, aucune nouvelle infrastructure n'est venue améliorer le désenclavement du sud du département du Tarn. Si le projet d'autoroute reliant Castres à Toulouse est en cours de réalisation, son ouverture n'est pas prévue avant 2024.

La connectivité à la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly est un enjeu majeur pour le tissu industriel local. L'étude de la région Occitanie précédemment évoquée conclut que la liaison Castres-Paris soutient une activité économique de près de 50 M€ de produit intérieur brut, dont 24 M€ liés aux entreprises locales. Une douzaine de clients[8] représenterait 40 % du chiffre d'affaires de la ligne. Cette connectivité serait même insuffisante au regard du potentiel mondial de certaines entreprises.

L'aéroport est également un maillon indispensable de la zone d'activités d'intérêt régional du Causse, créée en 1998 par la communauté d'agglomération (CA) de Castres-Mazamet et dédiée à l'activité pharmaceutique, chimique et numérique. Située dans un environnement remarquable juste en contrebas de l'aérodrome, elle est le principal pôle industriel et de recherche privée du triangle formé par Toulouse, Montpellier et Barcelone. Labellisée « zone d'intérêt régional » de Midi-Pyrénées en santé[9] et numérique[10], elle comprend à ce jour une centaine entreprises[11] représentant plus de 1 000 emplois[12].

[5] 33 % des passagers utilisent l'aéroport de Toulouse, 1 % celui de Perpignan, et 1 % celui de Montpellier.
[6] Source : données de l'établissement.
[7] Source : données de l'établissement.
[8] Pierre Fabre SA - Air liquide SA – Microsoft - Vivarte services - Terreal - Bull SAS - GDF Suez- Groupe Danone -Thales - La Poste – Natixis - Fiat SPA.
[9] Site principal du pôle de compétitivité « Cancer bio santé », notamment.
[10] La zone du Causse répond à des exigences de qualité et de respect de l'environnement (comme un campus universitaire à dix minutes).
[11] Principales entreprises de la zone : Pierre Fabre, BCPE - Albireo (Informatique Banques Populaires), Duo Emballages Cap Laser, CGX, Waroude automation, Thibault/Calas, Somalu, Thales, Consort, ainsi que l'hôpital du Pays d'Autan.
[12] La superficie totale de la zone est de 183 ha, dont 70 ha encore disponibles.

carte 2 : l'emplacement local de l'aéroport



Source : SMARCM

Les deux objectifs prioritaires de la stratégie générale de l'établissement sont de préserver la liaison avec Paris, dont dépend le maintien de nombreuses entreprises locales, et de garantir l'activité militaire du 8ème régiment parachutiste d'infanterie de marine (RPIMa, armée de terre), installé à proximité de la plateforme aéroportuaire.

Cette stratégie est conforme aux analyses du commissariat général à l'égalité des territoires qui classe l'aéroport dans la catégorie des infrastructures de désenclavement, c'est-à-dire « des aéroports situés dans des petites villes demeurées enclavées géographiquement ou bien à l'écart des réseaux à grande vitesse ». Il s'agit « des aéroports locaux de désenclavement pour lesquels la liaison avec Paris et les *hubs* régionaux est essentielle et s'inscrit dans la multi modalité ».

2. LA GESTION DE L'AÉROPORT

2.1. Le cadre général

Une note interministérielle du 12 mars 2019[13] présente le cadre général dans lequel s'inscrivent les compétences des collectivités territoriales en matière d'exploitation des aérodromes et d'organisation des services de transport aérien public.

[13] NOR : TERB1909712N.

encadré 1 : le cadre juridique et financier

La création et l'exploitation des aérodromes

Seul l'État peut créer, aménager et exploiter les aérodromes d'intérêt national ou international, ainsi que ceux nécessaires à l'exercice de ses missions régaliennes (notamment les activités militaires). Toute personne de droit public ou privé dispose des mêmes compétences pour les autres aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Les collectivités territoriales, leurs groupements ou leurs établissements publics peuvent ainsi participer, seuls ou avec d'autres acteurs, à la gestion ou l'exploitation d'un aérodrome. La loi NOTRé[14] de 2015 n'ayant pas modifié l'ordonnancement juridique en la matière, un aéroport peut donc continuer à être géré ou exploité par un syndicat mixte[15].

Comme toute personne de droit public ou de droit privé, toute CCI est compétente pour la gestion de tout aéroport dont elle est à l'origine de la création. La CCI peut alors choisir d'exploiter cet aéroport en régie ou d'en déléguer l'exploitation à un tiers. L'exploitation d'un aéroport dont la CCI n'est pas à l'origine de la création, peut également lui être déléguée, sous réserve du respect des obligations de publicité et de mise en concurrence prévues par le code de la commande publique.

La personne publique compétente pour exploiter la liaison a naturellement vocation à la financer. Dans le cas d'une liaison interrégionale, le délégataire chargé de l'organisation de la liaison peut inviter à participer à son financement toute autre personne publique intéressée, y compris l'État. L'exploitant de l'aéroport, dans le cas d'une régie ou si le contrat de concession dont il est titulaire le lui permet, peut également participer au financement.

L'organisation des services aériens

Concernant l'organisation des services aériens[16], la situation diffère si la ligne relie ou non deux aéroports de la même région.

En application de la loi NOTRé, chaque région est compétente pour organiser les services aériens dont les aéroports de départ et d'arrivée sont sur son territoire (liaisons infrarégionales).

S'il s'agit de liaisons interrégionales, l'État est seul compétent. Il peut néanmoins en déléguer l'organisation à toute personne publique intéressée, à condition que les liaisons soient intérieures au territoire national et soumises à OSP.

En application de la réglementation européenne, l'organisateur des services aériens peut imposer des OSP pour l'exploitation de la liaison intérieure lorsqu'il est souhaité que des conditions minimales (continuité, régularité, prix ou capacité minimale) soient respectées par tout transporteur aérien exploitant des services réguliers sur cette liaison (OSP « ouvertes »). Après avoir constaté qu'une ligne soumise à OSP ouverte n'est exploitée par aucun transporteur, il peut être décidé de mettre en place une délégation de service public

[14] Loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.
[15] L'exploitation relève des articles L. 6311-1, L. 6311-2 et L. 6321-2 du code des transports et L. 711-4 du code du commerce.
[16] L'organisation des services aériens intracommunautaires relève du règlement européen (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans l'Union européenne (UE).

(DSP) en attribuant, après appel d'offres, à un transporteur, l'exclusivité de l'exploitation de services réguliers sur cette ligne avec, le cas échéant, une compensation financière[17] (OSP « restreintes »)[18].

L'instauration d'OSP constitue la seule exception reconnue par la réglementation européenne au principe général de libre prestation des services aériens au sein de l'Union européenne (UE).

L'imposition d'OSP est encadrée par le règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008, et par les lignes directrices interprétatives de ce règlement publiées par la Commission européenne le 17 juin 2017[19]. La liaison sur laquelle sont imposées des OSP doit être une liaison régulière entre deux aéroports de l'UE, considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport. Il s'agit, soit d'une liaison contribuant au désenclavement d'une région périphérique ou en développement, soit d'une liaison à faible trafic.

2.2. Les acteurs de la plateforme de Castres-Mazamet

L'exercice de la compétence aéroportuaire sur la plateforme de Castres-Mazamet est régi par différentes conventions passées entre l'État (organisateur des services aériens sur la ligne interrégionale Castres-Paris), le syndicat mixte de l'aéroport régional de Castres-Mazamet (SMARCM, propriétaire de l'aéroport et organisateur des services aériens par délégation à compter du 1er juin 2019), la CCI du Tarn (exploitant de l'aéroport par affermage jusqu'en 2024 et organisateur des services aériens par délégation jusqu'au 31 mai 2019), et les compagnies aériennes (transporteurs exploitant des liaisons, voir annexe 1).

2.2.1. Un syndicat mixte en charge des études initiales, puis de la création de l'infrastructure, et enfin de sa gestion

Alors que la majorité des aérodromes publics était propriété de l'État, l'aéroport de Castres-Mazamet a toujours appartenu à un groupement de collectivités territoriales.

L'objet initial du SMARCM, créé le 10 novembre 1981, était la réalisation de l'étude de faisabilité, avant d'évoluer vers la création et l'aménagement de l'infrastructure de transport (modification du 3 janvier 1986).

Après la conclusion en 1987 des différents accords nécessaires[20], un arrêté ministériel du 14 avril 1988 a autorisé la création d'un aérodrome de catégorie D destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique, dénommé « Aérodrome de Castres-Mazamet ». Il a été inauguré le 23 juin 1990.

[17] Les conditions d'attribution des compensations financières par l'État ont été précisées par le décret 2005-473 du 15 mai 2005 et l'arrêté du 16 mai 2005.

[18] OSP « ouvertes » et OSP « restreintes » constituent les deux niveaux d'intervention publique pour l'exploitation de liaisons aériennes, reconnus par le droit européen en dérogation au principe de libre prestation des services aériens au sein de l'UE.

[19] Communication n° 2017/C 194/01. Journal officiel de l'Union européenne du 17 juin 2017.

[20] Accord du comité régional de l'espace aérien du sud-ouest pour le site du Causse ; signature du protocole d'accord entre le syndicat mixte de l'aéroport, la quatrième région militaire et la direction régionale de l'aviation civile sud-ouest ; accord sur le plan de financement ; et lancement de l'enquête d'utilité publique.

Regroupant à l'origine 28 communes, le conseil général du Tarn et les CCI de Castres et de Mazamet[21], le SMARCM est un syndicat mixte ouvert[22]. À compter de 2004[23], sa composition est devenue la suivante : communauté de communes Thoré Montagne Noire, CA de Castres-Mazamet, conseil départemental du Tarn, CCI du Tarn[24], auxquels s'ajoutent 16 communes[25]. Plus récemment[26], la région Occitanie est également devenue membre du syndicat mixte, contribuant à la pérennisation de l'infrastructure.

L'établissement travaille par ailleurs depuis 2015 à l'intégration, en lieu et place des communes qui le composent, de leurs établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de rattachement. Une première modification des statuts a été réalisée dans ce sens en 2019. Elle intègre une évolution de l'objet du syndicat, désormais élargi à « l'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aéroport », cette gestion pouvant être assurée « par voie de concession ou de toute autre convention avec l'État ou toute collectivité ». Une seconde modification est également prévue.

2.2.2. Le positionnement de la CCI du Tarn

Le syndicat mixte a confié la gestion de l'aéroport de Castres-Mazamet à la cheville ouvrière du projet initial, à savoir la CCI[27] du Tarn, par contrat d'affermage[28]. Conclu pour une durée de 35 ans, son terme est fixé à avril 2024[29].

La liaison aérienne vers la plateforme aéroportuaire et intercontinentale de Paris-Orly ouest, considérée comme une « liaison d'aménagement du territoire », est soumise à des OSP imposées par l'État. Ces contraintes comportent des obligations en matière de fréquence minimale, de type d'appareil utilisé, de capacité minimale ou encore de continuité de service public.

L'organisation des services aériens sur la ligne OSP Castres-Paris, qui est de la compétence de l'État, a été déléguée[30] à la CCI du Tarn puis, sur les conseils du service juridique de la direction des transports aériens, transférée au SMARCM à compter du 1er juin 2019[31].

[21] CCI du Tarn à la suite de la fusion des CCI de Castres et de Mazamet.

[22] Article L. 5721-2 du CGCT : un syndicat mixte peut être constitué par accord entre des institutions d'utilité commune interrégionales, des régions, des ententes ou des institutions interdépartementales, des départements, la métropole de Lyon, des établissements publics de coopération intercommunale, des communes, des syndicats mixtes définis à l'article L. 5711-1 ou à l'article L. 5711-4 du CGCT, des chambres de commerce et d'industrie territoriales, d'agriculture, de métiers et d'autres établissements publics, en vue d'œuvres ou de services présentant une utilité pour chacune de ces personnes morales.

[23] Arrêté préfectoral du 10 décembre 2004.

[24] La CCI de Castres s'est regroupée avec celle de Mazamet en 2000 pour créer la CCI de Castres-Mazamet, laquelle s'est regroupée avec celle d'Albi en 2010 pour créer la CCI du Tarn.

[25] Le Bez, Blan, Cambounet-sur-Sor, Dourgne, Fréjeville, Lacaune, Lacrouzette, Lempaut, Roquecourbe, Saint Salvy de la Balm, Saix, Sorèze, Soual, Vielmur, Viviers les Montagnes, et Semalens.

[26] Décembre 2019.

[27] Comme le permet l'article L. 711-4 du code du commerce.

[28] L'affermage est le contrat par lequel le contractant s'engage à gérer un service public, à ses risques et périls, contre une rémunération versée par les usagers. Le concessionnaire, appelé « fermier », reverse à la personne publique une redevance destinée à contribuer à l'amortissement des investissements qu'elle a réalisés. La rémunération versée par le fermier en contrepartie du droit d'utilisation de l'ouvrage est appelée la surtaxe.

[29] Le contrat d'affermage actuellement en vigueur a été renégocié le 1er janvier 2001 pour une durée d'environ 23 ans, sans modification du terme (jusqu'au 15 avril 2024).

[30] Suite à une demande officielle adressée par la CCI du Tarn à l'État en vertu de l'article L. 6412-4 du code des transports, l'organisation de service public pour l'exploitation de la liaison aérienne Castres-Paris a été déléguée à la CCI du Tarn par décision ministérielle du 28 août 2018, jusqu'à l'échéance de la nouvelle convention d'exploitation.

[31] Délibération du comité syndical du 25 avril 2019.

La CCI du Tarn est par conséquent à la fois membre fondateur du syndicat mixte, exploitant de l'aéroport par affermage, et, jusqu'au 31 mai 2019, également organisateur des services aériens de la ligne OSP Castres-Paris. Si ce positionnement s'explique par l'histoire, la situation doit évoluer.

En effet, comme évoqué précédemment, une CCI est compétente pour la gestion de tout aéroport dont elle est à l'origine de la création. Elle peut alors choisir une exploitation en régie ou la déléguer à un tiers.

En l'espèce, la CCI du Tarn est à l'origine de la création de l'aéroport de Castres-Mazamet en tant que membre du syndicat mixte. Si elle ne détient pas la majorité dans ses instances décisionnelles, son poids est prépondérant, que ce soit sur le plan financier ou en nombre de voix (un tiers), et ses organes sont présidés par ses représentants[32].

Elle est ainsi en double position de délégataire de service public en tant que fermier, et de délégant du service public en tant que membre du syndicat.

Par ailleurs, et même si elle n'y trouve aucun intérêt financier, elle assure également les fonctions support de l'établissement, le poste de directeur étant en outre occupé par un salarié de la CCI (cf. *infra* § 3.3). L'exécution du contrat d'affermage étant aussi assurée par les services administratifs de la CCI, il leur revient par conséquent de traiter les factures qu'ils ont eux-mêmes émises.

Le contrat d'affermage se retrouve ainsi, dans les faits, exécuté et contrôlé par son propre titulaire.

Face à la contraction drastique des ressources fiscales des chambres consulaires[33] et à l'impossibilité de les utiliser pour assurer l'équilibre d'exploitation de la plateforme aéroportuaire, la CCI du Tarn et le syndicat mixte envisagent de confier le contrat d'affermage à une société d'économie mixte.

Ils ont, d'un commun accord, confié deux études à des cabinets conseil afin d'identifier l'organisation la plus adaptée et les conséquences financières et fiscales des modifications ou évolutions envisagées.

La CCI ne devant plus se voir déléguer l'exploitation de l'aéroport à l'échéance du contrat d'affermage (2024), son positionnement ambivalent, source de potentiels conflits d'intérêts[34], devrait donc cesser.

[32] Depuis 2015, le président du syndicat est premier vice-président de la CCI du Tarn, et le premier vice-président du syndicat est l'actuel président de la CCI. Pour mémoire, l'ancien président du syndicat était également président de la CCI.

[33] Taxe pour frais de chambre.

[34] Défini par l'article 2 de la loi du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique : « constitue un conflit d'intérêts toute situation d'interférence entre un intérêt public et des intérêts publics ou privés qui est de nature à influencer ou paraître influencer l'exercice indépendant, impartial et objectif d'une fonction ».
Selon la haute autorité pour la transparence de la vie publique, la notion de « conflit d'intérêts », telle que définie à l'article 2 précité, repose sur trois critères. Le responsable doit détenir un intérêt, qui peut être direct ou indirect, privé ou public (un mandat électif), matériel ou moral. Cet intérêt doit interférer avec l'exercice d'une fonction publique ; l'interférence pouvant être matérielle, géographique ou temporelle. Enfin, cette interférence doit « influencer ou paraître influencer l'exercice indépendant et objectif d'une fonction ». Le conflit d'intérêts dépend de l'intensité de cette interférence.

La chambre recommande au syndicat mixte de :

1. À compter de la prochaine délégation, ne plus déléguer l'exploitation de l'aéroport à un de ses membres ou à un organisme sous contrôle de l'un de ses membres. ***Non mise en œuvre.***

3. LA GOUVERNANCE DU SYNDICAT MIXTE

3.1. Les membres

Les statuts 2019 du syndicat mixte disposent que les membres contribuent au financement de son budget à hauteur d'un tiers pour la CCI, d'un tiers pour le conseil départemental, et d'un tiers pour les autres collectivités, en fonction de leur nombre d'habitants.

S'il est prévu de modifier cette répartition en 2020 pour tenir compte de la nouvelle composition du syndicat mixte marquée par l'entrée de la région Occitanie, il convient de noter que cette dernière apportait déjà un concours financier à travers sa contribution à la compensation financière destinée au transporteur pour la liaison OSP Castres-Paris.

tableau 4 : évolution des contributions des membres syndicaux

en €	2015	2016	2017	2018	2019	Moyenne
Département du Tarn	36 670	37 257	37 629	39 511	40 301	38 274
Communes	6 837	6 946	7 015	7 366	7 514	7 136
Intercommunalités	29 833	30 311	30 614	32 144	32 787	31 138
CCI du Tarn	36 670	37 257	37 629	39 511	40 301	38 274
Total	**110 010**	**111 771**	**112 887**	**118 532**	**120 903**	**114 821**

Source : délibérations des comptes administratifs

Depuis la loi NOTRé (2015), les départements ne sont plus compétents en matière d'interventions économiques de droit commun (financement, définition, mise en œuvre, régimes d'aides aux entreprises). Ils peuvent toutefois se voir déléguer certaines compétences[35] et intervenir dans le cadre de la solidarité territoriale.

L'instruction du gouvernement du 22 décembre 2015 dispose, en matière de transport aérien, que « l'intervention des départements, qui se fondait jusqu'à présent sur la clause de compétence générale, n'est plus possible à moins que la liaison [aérienne] ait un caractère touristique indiscutablement prépondérant ». Ce critère n'est donc pas applicable en l'espèce, la ligne Castres-Paris étant essentiellement fréquentée par une clientèle d'affaires.

Une note interministérielle du 12 mars 2019 précise également que les dispositions générales de la loi NOTRé doivent s'articuler avec les dispositions spéciales du code des transports, notamment son article L. 6412-4, selon lequel l'État peut « déléguer tout ou partie de l'organisation de services de transport aérien intérieurs au territoire français soumis à des

[35] Octroi des aides à l'immobilier (par convention), des aides à l'investissement des communes et de leurs groupements, et contribution au financement des projets dont les communes et groupements sont maîtres d'ouvrage. Ils peuvent aussi, par dérogation au droit commun, compléter sous forme de subventions et par convention avec la région, les aides accordées par celle-ci aux organisations de producteurs et entreprises exerçant une activité de production, commercialisation et transformation de produits agricoles, de produits de la forêt ou de produits de la pêche. Ils conservent aussi la possibilité d'octroyer des aides spécifiques (aides à l'exploitation de salles de cinéma, aides aux professionnels de santé).

obligations de service public à une collectivité territoriale ou à une autre personne publique intéressée l'ayant demandé ».

S'agissant en particulier des lignes OSP interrégionales, comme celle de Castres-Paris, la note ajoute que « toute collectivité territoriale peut […] participer à un syndicat mixte auquel cette organisation a été déléguée en vertu de l'article L. 6412-4 du code des transports. […] Les membres d'un syndicat mixte auquel serait déléguée l'organisation de la liaison ont naturellement vocation à la financer. Par ailleurs, il est possible d'admettre que la personne publique délégataire, chargée de l'organisation de la liaison, puisse à ce titre inviter toute autre personne publique intéressée, ainsi que l'État, à participer à son financement ».

Si la présence du conseil départemental du Tarn dans la gouvernance du syndicat mixte peut être considérée comme s'inscrivant dans le cadre législatif rappelé par cette note interministérielle, sa participation financière à la liaison OSP[36], pour une raison autre que touristique ou de solidarité territoriale[37], est moins évidente.

La question d'un cadre juridique clair délimitant les compétences respectives des différents intervenants publics au financement des liaisons aériennes reste posée. À ce jour, seule la note interministérielle précitée tente d'y remédier, sans avoir cependant de réelle valeur juridique.

Le manque de cohérence entre les différentes dispositions législatives et règlementaires actuelles appelle par conséquent une clarification d'ensemble, à l'instar de la proposition formulée dans un rapport d'information du Sénat de septembre 2019[38].

3.2. Les instances décisionnelles

Le comité syndical et le bureau syndical sont les instances de gouvernance de l'établissement public.

Le comité syndical compte 20 membres, dont 16 communes[39]. Le pouvoir des membres est pondéré par le nombre d'habitants représentés, donnant une position prépondérante à la CCI et au conseil départemental[40]. Le nombre de conseillers de l'assemblée délibérante est ainsi égal à 56.

Les statuts 2019 précisent que le bureau syndical est composé d'un président, de trois vice-présidents et de deux autres membres du comité syndical, soit un total de six conseillers. La chambre relève qu'en 2020, le bureau continue d'être composé de neuf conseillers avec voix délibérative, selon les dispositions des précédents statuts. L'établissement doit par conséquent se mettre en conformité avec ses propres règles de fonctionnement.

[36] Cf. *infra* tableau 21.

[37] Nonobstant la volonté du conseil départemental de répondre au besoin de désenclavement avéré du territoire, laquelle correspond à une appréhension exogène de la solidarité territoriale (par rapport aux autres départements), et non endogène (solidarité interne au département) comme le prévoit l'article L. 3211-1 alinéa 3 du CGCT : « il a compétence pour promouvoir les solidarités et la cohésion territoriale sur le territoire départemental […] ».

[38] Rapport d'information du Sénat n° 734, enregistré le 24 septembre 2019, fait au nom de la mission d'information sur les transports aériens et l'aménagement des territoires, par Mme Josiane Costes, sénatrice. Proposition n° 12 : « Mieux reconnaître les compétences des départements en matière aéroportuaire pour sécuriser leurs interventions en faveur des aéroports de désenclavement situés sur leur territoire ».

[39] Le Bez, Blan, Cambounet-sur-Sor, Dourgne, Frejeville, Lacaune, Lacrouzette, Lempaut, Roquecourbe, Saint Salvy de la Balme, Saix, Semalens, Soreze, Soual, Vielmur-sur-Agout, Viviers les Montagnes.

[40] Pour les communes, 2 voix par tranche de 500 habitants ; pour la communauté d'agglomération (CA) de Castres-Mazamet, 2 voix par tranche de 500 habitants ; pour la CCI, un nombre de voix égal au total des voix des communes et des voix de la CA ; pour le département, un nombre de voix égal au total des voix des communes et des voix de la CA.

La durée du mandat du président est celle du mandat municipal. Ses attributions sont larges : il prépare et exécute le budget, et dispose de la signature pour toutes les opérations relevant de sa compétence. Il peut donner délégation à ses vice-présidents.

tableau 5 : composition du comité syndical depuis 2015

Membres du conseil syndical	**Nombre de conseillers**	**Total**
CCI du Tarn	6	6
Conseil départemental du Tarn	6	6
CA de Castres-Mazamet	6	6
CC Thoré Montagne Noire	6	6
Communes isolées (16)	2 par commune	32
TOTAL		**56**
Quorum (un quart au moins)		14

Source : données de l'établissement

tableau 6 : composition du bureau syndical depuis 2015

Membres avec voix délibérative		**Membres avec voix consultative**	
Président	Vice-prés. de la CCI	**Représentant**	CC Haute Vallée Thoré
Vice-président 1	Président de la CCI	**Représentant**	Commune de Sorèze
Vice-président 2	Président. CA de Castres-Mazamet (CACM)	**Conseillers technique***	CCI (2 membres)
Vice-président 3	Département	**Conseillers technique**	CACM (2 membres)
Secrétaire	Département	**Conseiller technique**	Aéroport (1 membre)
Secrétaire adjoint	CACM	**Conseillers technique***	Département (2 membres)
Assesseur 1	CCI	**Conseiller technique**	Direction départementale des territoires (1 membre)
Assesseur 2	Département		
Assesseur 3	CACM		**10**
Total	**9**		

Source : données de l'établissement
**entre 2015 et 2017 la CCI comptait trois conseillers techniques, et le département un*

Les statuts du syndicat mixte prévoient que le comité syndical se réunit au moins deux fois par an, sur la base d'un *quorum* d'au moins un quart de ses membres. Ses décisions sont prises à la majorité simple des voix présentes ou représentées.

La chambre relève que le comité syndical ne s'est réuni qu'une seule fois par an entre 2015 et 2017. L'établissement doit veiller au respect de ses propres règles, au risque d'invalider ses actes.

tableau 7 : présence aux réunions du comité syndical

En nombre de personnes	05-mars 2015	29-mars 2016	08-mars 2017	06-mars 2018	06-déc 2018	31-janv 2019	25-avr 2019	27-févr 2020	Moy.
Présents	31	16	15	14	13	16	14	16	**17**
dont CCI du Tarn	*4*	*3*	*3*	*2*	*3*	*4*	*2*	*1*	***3***
dont conseil départemental du Tarn	*5*	*2*	*2*	*3*	*1*	*2*	*1*	*3*	***2***
dont CA Castres-Mazamet	*3*	*3*	*0*	*2*	*3*	*3*	*3*	*4*	***3***
dont CC Hte. Val. du Thore*	*1*	*1*	*2*	*1*	*2*	*1*	*1*	*1*	***1***
dont communes	*18*	*7*	*8*	*6*	*4*	*6*	*7*	*7*	***8***
Représentés	6	8	8	9	17	10	14	11	**10**
Présents + représentés	**37**	**24**	**23**	**23**	**30**	**26**	**28**	**27**	**27**
Quorum	14								

Source : procès-verbaux des comités syndicaux
**CC : communauté de communes*

3.3. Les fonctions administratives

Conformément à ses statuts[41], les fonctions support de l'établissement sont assurées par la CCI du Tarn, ce qui explique que la maîtrise d'ouvrage déléguée pour les travaux d'investissement lui soit également confiée.

Le syndicat mixte ne dispose d'aucun personnel en propre et il n'y a pas de formalisation des conditions d'emploi des agents (dans les faits des salariés de la CCI). Les statuts ne font, en outre, pas état de la fonction de directeur.

En compensation des services rendus par la CCI, le comité syndical prend chaque année une délibération permettant le versement d'une somme symbolique de 1 000 € à la chambre consulaire. Ce dispositif, favorable au syndicat mixte, nécessite d'être formalisé afin de pouvoir apprécier de façon transparente la réalité de l'aide apportée par la CCI.

La chambre recommande par conséquent au syndicat mixte de :

2. Encadrer par une convention, avec une valorisation annuelle au compte administratif, la mise à disposition des moyens de la chambre de commerce et d'industrie. ***Non mise en œuvre.***

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le SMARCM est la structure publique propriétaire de la plateforme aéroportuaire éponyme. Il a délégué son exploitation à la CCI du Tarn, par un contrat d'affermage courant jusqu'en avril 2024.

Créé en 1981 à l'initiative prépondérante de la CCI de Castres, ce syndicat mixte ouvert est aujourd'hui composé de 16 communes, de la communauté de communes Thoré Montagne Noire, de la CA de Castres-Mazamet, du conseil départemental du Tarn, de la CCI du Tarn et, depuis 2019, de la région Occitanie.

[41] Article 7 des statuts 2019 du syndicat mixte : le syndicat mixte « peut se doter des moyens matériels, opérationnels, immobiliers ainsi que du personnel éventuellement mis à sa disposition par les membres du syndicat mixte ».

L'existence de l'aéroport répond à un besoin de désenclavement économique du territoire, lequel justifie que la presque unique liaison aérienne proposée en direction de Paris soit soumise à des OSP, et donc à une participation publique à son financement.

Son activité est en hausse, du moins jusqu'à début 2020, année exceptionnelle marquée par un arrêt provisoire de l'exploitation dans le cadre des mesures gouvernementales de confinement de la population dues à la pandémie de Covid-19, et une reprise de l'activité très dégradée les mois suivants.

En tant que membre important du syndicat mixte, prestataire de ses fonctions support et fermier de l'exploitation de la plateforme aéroportuaire, la CCI du Tarn est à la fois délégant et délégataire du contrat d'affermage, qui est ainsi dans les faits exécuté et contrôlé par son propre titulaire.

Ces positionnements ne devraient pas perdurer à l'échéance du contrat d'affermage en 2024, la CCI du Tarn ne souhaitant plus porter l'exploitation.

4. L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT

4.1. Le contrat d'affermage

4.1.1. Les principales dispositions du contrat

L'objet du contrat d'affermage confié à la CCI du Tarn recouvre « la gestion des terrains, installations et services de l'aéroport et de ses annexes et l'amodiation ou sous-traitance éventuelle de ceux-ci »[42]. Le syndicat mixte s'engage à mettre à disposition du fermier les ouvrages et équipements financés à ses frais, le fermier exploitant le service à ses risques et périls. Il doit réaliser à sa charge les travaux d'entretien et de réparation. En revanche, les travaux de renouvellement, lorsqu'ils s'avèrent nécessaires, sont à la charge du syndicat mixte et les travaux d'extension sont effectués sous sa maîtrise d'ouvrage, déléguée à la CCI.

Le contrat d'affermage a fait l'objet de quatre avenants. L'avenant n° 1 du 1er janvier 2011 prend en compte la création de la CCI du Tarn et sa qualité de nouveau titulaire de la concession ; l'avenant n° 2 du 31 mars 2015 réduit les échéances de dénonciation du contrat par le fermier[43] afin de donner la possibilité à la CCI de se désengager plus facilement et se conformer ainsi à l'article R. 712-36 du code de commerce ; l'avenant n° 3 du 11 décembre 2018 abandonne la redevance annuelle versée par le fermier au titre des investissements réalisés et du droit à déduction de la TVA ; enfin l'avenant n° 4 du 1er janvier 2019 vient préciser la définition des travaux à la

[42] Article 2 du contrat d'affermage.

[43] Il s'agit de la modification de l'article 14 : « Le fermier a la faculté de renoncer au bénéfice de la convention à l'expiration de chaque période de 5 ans à compter du 1er janvier 2011 et sous réserve d'un préavis d'un an » a été remplacé par « Le fermier a la faculté de renoncer au bénéfice de la convention au 1er janvier de chaque année et sous réserve d'un préavis de 9 mois ».

charge du syndicat mixte, ainsi que les modalités de remise des ouvrages et équipements mis à la disposition du fermier[44].

Dans la mesure où seuls les travaux d'entretien et de réparation sont à la charge du fermier, la durée du contrat d'affermage apparaît rétrospectivement excessive. Si le montant des investissements de l'époque ont pu expliquer une telle durée au regard des amortissements[45], les règles applicables ont depuis évolué. La durée de la gestion d'un aéroport doit permettre une soutenabilité du plan de financement des investissements par le fermier mais elle ne doit pas excéder la durée des amortissements mis à sa charge, comme le rappelle la jurisprudence du Conseil d'État[46].

La chambre préconise au syndicat mixte d'ajuster la durée de la prochaine DSP au regard des investissements mis à la charge du délégataire.

4.1.2. La redevance versée par le fermier jusqu'en 2018

Le prix du service devant tenir compte du coût des travaux de construction financés par le SMARCM, un dispositif fiscal, alors codifié à l'article 216 *ter* de l'annexe II du code général des impôts, permettait que les charges d'amortissement soient répercutées sur le fermier.

En l'espèce, la CCI acquittait au syndicat mixte une redevance annuelle égale à l'amortissement sur 25 ans des investissements réalisés (soit 221 813 € par an). En contrepartie, l'établissement public versait au fermier une subvention d'égal montant mais augmentée de la TVA (221 813 € + 44 363 €, soit 266 176 €) car toutes les sommes perçues par le fermier dans le cadre de l'exploitation de l'aérodrome entrent dans la base d'imposition de l'exploitant, y compris les subventions reçues par le fermier en provenance de la collectivité délégante (même si ces sommes donnent lieu à compensation avec la redevance due par le fermier).

Cette condition financière a été invalidée par un arrêt de la Cour de justice de la Communauté européenne du 6 octobre 2005[47] et abandonnée par l'administration fiscale dans le cadre d'une instruction publiée le 27 janvier 2006[48].

Le contrat d'affermage a ainsi été modifié par l'avenant n° 3 à effet du 1er janvier 2019 stipulant que l'autorisation d'occupation temporaire versée par la CCI serait désormais consentie à titre gratuit.

---

[44] « À l'expiration du contrat, le fermier sera tenu de remettre gratuitement au syndicat en état normal d'entretien et de fonctionnement, tous les ouvrages et équipements mis à la disposition du fermier par le syndicat ou financés par le syndicat pendant la durée de la présente convention. Le syndicat pourra aussi exiger la remise de tous les ouvrages et équipements nécessaires à la continuité du service et financés ou créés par le fermier pendant la durée du contrat moyennant une indemnité égale à 20 % de la valeur comptable nette des dits ouvrages et équipements. Le syndicat aura aussi la faculté de racheter le mobilier et les approvisionnements correspondant à la marche normale de l'exploitation. Le fermier est tenu de justifier au terme du contrat du bon état de fonctionnement de la piste (aire de manœuvre) afin d'assurer la continuité de l'exploitation. À cette fin, il s'engage à établir un programme pluriannuel de gros entretien ayant pour objet de garantir au terme du contrat l'utilisation normale de la piste pour la durée de vie technique restant à courir. ». Article 14 du contrat d'affermage.

[45] Les dispositions de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, et notamment son article 40 qui limitait la durée des DSP, n'étaient pas applicables pour la gestion concédée d'un aéroport (cf. également article 7 de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports).

[46] Conseil d'État, 11 août 2009, *Société Maison Comba* : « une durée pour que le délégataire puisse couvrir ses charges d'exploitation et d'investissement, compte tenu des contraintes d'exploitation liées à la nature du service et des exigences du délégant, ainsi que de la prévision des tarifs payés par les usagers ».

[47] Aff. 243/03.

[48] Référence 3D-1-06.

L'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques dispose en effet que « lorsque l'occupation du domaine public est autorisée par un contrat de la commande publique ou qu'un titre d'occupation est nécessaire à l'exécution d'un tel contrat, les modalités de détermination du montant de la redevance mentionnée au premier alinéa sont fonction de l'économie générale du contrat. Lorsque ce contrat s'exécute au seul profit de la personne publique, l'autorisation peut être délivrée gratuitement ».

tableau 8 : mouvements entre le syndicat et la CCI relatifs à la redevance du fermier

en €		2015	2016	2017	2018	2019
Cpte 65738	Subvention versée au fermier	266 176	266 176	266 176	266 176	0
	dont subvention stricto sensu	*221 813*	*221 813*	*221 813*	*221 813*	*0*
	dont TVA	*44 363*	*44 363*	*44 363*	*44 363*	*0*
Cpte 751	Redevance d'occupation reçue du fermier	221 813	221 813	221 813	221 813	0

Source : comptes administratifs du budget principal du syndicat

En l'espèce, seule la TVA donnait lieu à un flux financier, la subvention versée au fermier et la redevance d'occupation reçue du fermier s'annulant par compensation.

4.1.3. Les carences du contrat

L'article 9 du contrat d'affermage prévoit qu'« en rémunération des services qu'il rend aux usagers et au public, le fermier est autorisé à percevoir les redevances d'usage de l'aérodrome dans les conditions imposées par le code de l'aviation civile[49], après avis des services compétents de l'État, ainsi que celles correspondant à toutes prestations de services qu'il serait amené à fournir. Le fermier perçoit en outre les produits de l'exploitation à des fins non aéronautiques du domaine de l'aérodrome ».

L'article 32 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, qui reprend l'article L. 1411-2 du CGCT sur ce point, précise que le contrat de DSP détermine les tarifs à la charge des usagers et l'incidence sur ces tarifs des paramètres ou indices qui déterminent leur évolution.

La chambre relève que les termes du contrat d'affermage ne précisent pas les modalités de fixation et de modulation des redevances et des tarifs aux usagers[50].

Ils ne déterminent pas non plus les modalités de versement des compensations financières destinées au transporteur gestionnaire de la liaison OSP. Jusqu'en 2018, celles-ci ont été versées directement par les collectivités concernées à la CCI, qui les mandataient ensuite à la compagnie aérienne. À compter de 2019, c'est le syndicat mixte qui les perçoit et les reverse à la compagnie de transport. Quant à l'État, il a toujours directement versé sa participation au transporteur.

[49] Article L. 6325-1 du code des transports, et articles R. 224-1 à R. 224-3 du code de l'aviation civile. Cf. annexe 2.

[50] En application de l'article L. 5211-10 du CGCT, et en vertu du principe applicable aux EPCI selon lequel le conseil municipal règle par ses délibérations les affaires de la commune, c'est à l'autorité délégante, et non au délégataire, de fixer les tarifs et les modalités de leur évolution. À ce dernier, il revient de communiquer au délégant les éléments nécessaires à sa décision (CAA de Nantes, 3 février 2012. CAA de Lyon, 20 mai 1999 « lorsqu'un service public communal a fait l'objet d'une délégation de service public, la détermination du prix du service ou du montant de la redevance ne peut être laissée à la discrétion du concessionnaire »).

4.1.4. Le contrôle de la délégation

L'article 13 du contrat d'affermage précise que « pour permettre la vérification et le contrôle du fonctionnement des conditions techniques et financières du présent contrat, le fermier fournira au syndicat, trois mois après chaque exercice, un compte rendu annuel comprenant un compte rendu technique et un compte rendu financier ». Ce rapport doit permettre à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

Il ressort des procès-verbaux des comités syndicaux que le compte rendu annuel préparé par la CCI se résume à la présentation des états de synthèse du dernier budget exécuté de l'aéroport et de quelques planches sur l'activité de l'année précédente, qui ne comportent que des données relatives à l'activité aérienne. Aucun rapport sur l'état des ouvrages concédés et du matériel exploité, ni sur un quelconque programme d'investissement, n'est produit[51]. Ces présentations ne permettent donc pas au délégant d'apprécier les conditions d'exécution du service public délégué.

Enfin, l'article L. 1413-1 du CGCT dispose que le rapport doit être examiné par une commission consultative des services publics locaux, laquelle n'a pas été mise en place.

La chambre recommande à l'établissement de :

3. Demander au délégataire la présentation annuelle d'un rapport technique et financier sur l'exploitation de l'aéroport, portant sur l'exercice précédent, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 29 janvier 2016 relatives aux contrats de concession et de l'article 33 du décret du 1er février 2016. ***Non mise en œuvre.***

4. Mettre en place une commission consultative des services publics locaux, conformément aux dispositions de l'article L. 1413-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT). ***Non mise en œuvre.***

4.2. La situation financière du budget aéroport

La situation financière de l'aéroport est suivie au travers du budget « service aéroport » de la CCI du Tarn[52], délégataire de l'exploitation, selon une comptabilité analytique normée destinée notamment à justifier l'emploi des ressources publiques perçues par le réseau consulaire, conformément aux exigences posées par les articles L. 710-1 et L. 712-19 du code de commerce.

4.2.1. Un déficit d'exploitation couvert par des produits exceptionnels

4.2.1.1. Le déficit d'exploitation

Entre 2015 et 2019, le résultat d'exploitation est déficitaire de 0,2 M€ par an en moyenne, les produits (4,16 M€ par an en moyenne) demeurant inférieurs aux charges (4,36 M€ par an en moyenne) sur l'ensemble de la période.

[51] Aucune mention n'est faite sur les modalités d'imputation des charges directes et indirectes, l'état de variation du patrimoine immobilier, le compte rendu des biens nécessaires à l'exploitation du service, l'état de suivi du programme contractuel d'investissement et de renouvellement, ainsi que celui des autres dépenses de renouvellement, l'inventaire des biens de retour et de reprise du service délégué, ou encore les engagements à incidences financières (voir notamment l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession).

[52] Pour mémoire, le contrôle de la CCI du Tarn est en cours à la date du présent rapport.

tableau 9 : le résultat d'exploitation

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Moyenne
Produits d'exploitation	4 114 458	4 400 058	4 535 509	4 607 302	3 176 385	4 166 742
Charges d'exploitation	4 150 801	4 576 890	4 857 827	4 868 109	3 383 120	4 367 350
Résultat d'exploitation	**- 36 343**	**- 176 832**	**- 322 318**	**- 260 807**	**- 206 736**	**- 200 607**

Source : budgets exécutés service aéroport – CCI du Tarn

Les produits d'exploitation

Les produits d'exploitation sont composés à 26 % du chiffre d'affaires, à 66 % de subventions d'exploitation, et à 8 % d'une aide de la CCI.

tableau 10 : les produits d'exploitation

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution
Prod. vendue biens et services (chiffre d'affaires)	1 106 144	1 086 031	1 119 414	1 042 089	1 079 980	- 2 %
+ Subventions d'exploitation	2 692 784	2 983 964	3 067 073	3 104 895	1 774 128	- 34 %
dont subventions des financeurs de la ligne OSP	1 797 257	2 191 584	2 410 225	2 448 389	1 180 769	
dont subvention de fonct. versée par le délégant	221 813	221 813	221 813	221 813		
dont majoration taxe	673 714	570 567	435 035	434 693	593 359	
+ Reprise sur provisions et amortissements	647	46		817	24 180	3 639 %
+ Transfert de charges	2 102	3 368	11 006	35 410	25 463	1 111 %
+ Autres produits	12		7	11 394	58	379 %
+ Aide brute de la CCI	312 769	326 649	338 009	412 696	272 577	- 13 %
= Produits d'exploitation (A)	**4 114 458**	**4 400 058**	**4 535 509**	**4 607 302**	**3 176 385**	- 23 %

Source : budgets exécutés service aéroport – CCI du Tarn

Réduit des remboursements des mises à disposition de personnel auprès de l'aéroport d'Albi[53], le chiffre d'affaires est en réalité en hausse de 16 % entre 2015 et 2019. Cette tendance est à mettre en relation avec l'évolution du nombre de passagers.

tableau 11 : évolution du chiffre d'affaires

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution	Part
Production vendue de biens et services	1 106 144	1 086 031	1 119 414	1 042 089	1 079 980	- 2 %	
- remb. mise à dispo. moyens aéroport Albi	173 885	165 379	139 086	6 853	0		
= Chiffre d'affaires réel	**932 259**	**920 652**	**980 328**	**1 035 236**	**1 079 980**	**16 %**	**100 %**
dont atterrissage	39 701	72 527	67 751	105 076	76 047	92 %	7 %
dont balisage	13 677	16 714	19 125	18 956	17 649	29 %	2 %
dont stationnement	18 327	20 702	22 857	26 734	30 960	69 %	2 %
dont passager	34 541	50 402	68 142	67 663	73 976	114 %	6 %
dont taxe aéroport	256 350	287 022	316 773	308 943	331 401	29 %	30 %
dont assistance aéroportuaire	501 023	405 294	422 681	439 881	468 243	- 7 %	46 %
dont usage installations mat aéroportuaire	21 185	20 539	20 567	23 258	21 417	1 %	2 %
dont commission vente billets comptoir	26 041	30 536	26 470	24 345	8 300	- 68 %	3 %
dont commissions vente carburant	12 884	12 467	10 917	15 174	34 977	171 %	1 %
dont autres	8 531	4 448	5 044	5 207	17 011	99 %	1 %

Source : budgets exécutés service aéroport – CCI du Tarn

[53] Jusqu'à l'exercice 2017.

Les subventions d'exploitation reçues correspondent au versement des compensations financières par les financeurs locaux[54] destinées au transporteur gestionnaire de la liaison OSP, à la taxe levée en contrepartie des missions régaliennes[55] assurées par l'exploitant et, jusqu'en 2018, à la subvention du syndicat mixte versée en contrepartie de la redevance (221 813 €).

Enfin, l'aide brute de la CCI du Tarn (en moyenne 0,3 M€ par an) correspond à sa participation en tant qu'exploitant. L'exploitant d'un aéroport peut en effet participer à son financement à condition que le contrat de délégation le lui permette. En l'espèce, la chambre constate que le contrat d'affermage ne prévoit rien à ce sujet. Pour autant, une telle clause viendrait désormais en contradiction avec l'impossibilité pour la CCI de financer son exploitation avec des produits issus de la taxe pour frais de chambre, justifiant à terme son désengagement en tant qu'exploitant.

Les charges d'exploitation

La hausse des charges d'exploitation jusqu'en 2018 provient essentiellement du poste « autres charges », et notamment du versement au transporteur de la contribution des financeurs locaux à la ligne OSP.

En 2019, les charges diminuent en raison d'une part de la prise en charge par le syndicat mixte du versement de la contribution des financeurs locaux à la ligne OSP, et d'autre part de la fin du mécanisme de récupération fiscale qui justifiait la redevance due par le fermier au syndicat.

tableau 12 : les charges d'exploitation

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution
Achats de marchandises et matières premières				705	302	
+ Autres achats et charges externes	715 954	765 637	873 654	846 199	962 200	34 %
+ Impôts, taxes et versements assimilés	84 132	83 577	103 847	75 446	89 765	7 %
+ Salaires et traitements	544 444	516 459	535 021	494 952	493 430	- 9 %
+ Charges sociales	247 424	238 374	241 055	231 212	244 891	- 1 %
+ Dotations aux amortissements	172 608	169 846	179 814	91 921	201 772	17 %
+ Dotations aux provisions sur immobilisations				103 641		
+ Dotations aux provisions sur actif circulant	46	144	673	2 782	1 978	4 180 %
+ Dotations aux provisions pour risques et charges	74 485	139 163	15 916	67 732	47 459	- 36 %
+ Autres charges	2 251 098	2 663 691	2 907 846	2 953 520	1 319 315	- 41 %
dont redev. sécurité sûreté aéroport	7 532	6 696	8 004	7 416	7 152	- 5 %
dont créances des exercices antérieurs	694	28		3 221		
dont contribution liaison Paris (OSP)	**2 040 417**	**2 435 093**	**2 678 028**	**2 720 431**	**1 311 966**	- 36 %
dont contribution liaison Ajaccio	- 20 168					
dont autres contrib. (redevance au syndicat)	**221 813**	**221 813**	**221 813**	**221 813**	**26**	
dont droits d'auteurs, de reproduction et autres	810	60	1	639	171	- 79 %
+ Contributions versées aux services	60 609				22 009	- 64 %
= Charges d'exploitation (B)	**4 150 801**	**4 576 890**	**4 857 827**	**4 868 109**	**3 383 120**	- 18 %

Source : budgets exécutés service aéroport – CCI du Tarn

[54] La contribution financière de l'État à la ligne OSP est directement versée au transporteur (que ce soit sur la première ou sur la seconde DSP).

[55] Il s'agit entre autres des missions de sécurité imposées par l'État (ligne intitulée « majoration taxe »).

tableau 13 : la contribution à la liaison vers Paris (OSP)

En €	2015	2016	2017	2018	2019
Reversement aide brute de la CCI*	312 769	326 649	338 009	412 696	272 577
- Fonctionnement plateforme, particip com et régul	69 609	83 140	70 206	140 654	141 380
= Reversement aide nette de la CCI	243 159	243 509	267 803	272 043	131 197
+ Subventions reçues des financeurs de la ligne OSP	1 797 257	2 191 584	2 410 225	2 448 389	1 180 769
= Contribution liaison Paris (OSP)	**2 040 417**	**2 435 093**	**2 678 028**	**2 720 431**	**1 311 966**

Source : budgets exécutés service aéroport – CCI du Tarn
** voir supra tableau 10 « les produits d'exploitation »*

Les dépenses de personnel demeurent plutôt stables sur la période, à l'image des effectifs.

tableau 14 : l'évolution des effectifs de la CCI consacrés au budget aéroport

	janv-15	déc-15	déc-16	déc-17	déc-18	déc-19	Évolution	Moyenne
Agents payés	20	22	21	24	20	20	0 %	21,2
ETP	18,9	19,77	19,34	21,18	18,59	19,09	1 %	19,48

Source : données de l'établissement

4.2.1.2. Les produits exceptionnels

Malgré un résultat d'exploitation structurellement déficitaire, le résultat net est à l'équilibre (près de 11 000 € en moyenne annuelle entre 2015 et 2019).

tableau 15 : le résultat net

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Moyenne
Résultat d'exploitation	- 36 343	- 176 832	- 322 318	- 260 807	- 206 736	- 200 607
Résultat financier	- 14 857	- 8 636	- 7 352	- 6 025	144	- 7 345
Résultat exceptionnel	34 931	238 369	329 669	270 941	257 060	226 194
Résultat net	**- 16 268**	**52 901**	**- 1**	**4 108**	**50 469**	**18 242**
- Impôt sur les sociétés (IS)				- 15 107	50 495	7 078
= Résultat net d'IS	- 16 268	52 901	- 1	19 215	- 26	11 164

Source : budgets exécutés service aéroport – CCI du Tarn

Cet équilibre est rendu possible grâce aux participations exceptionnelles récurrentes du conseil départemental du Tarn et de la CA de Castres-Mazamet (en moyenne 120 000 € par an chacun depuis 2016).

tableau 16 : le résultat exceptionnel

En €	2015	2016	2017	2018	2019	*Moyenne 16-19*
Produits exc. sur opération de gestion	-	202 720	285 912	241 003	237 057	*241 673*
dont subv. d'équilibre versée par le conseil départemental	-	101 360	142 956	120 502	115 861	*120 170*
dont subv. d'équilibre versée par la CACM	-	101 360	142 956	120 502	115 861	*120 170*
+ Produit des cessions d'éléments d'actif			35 000			*8 750*
+ Quote-part des subv. d'inv. virées au résultat	35 649	35 649	35 649	35 649	35 649	*35 649*
= Produits exceptionnels	**35 649**	**238 369**	**356 561**	**276 653**	**272 706**	***286 072***
Charges exc. sur opération de gestion	718		485	1 898	10 645	*3 257*
+ Valeur comptable des actifs cédés			26 407	3 814	5 000	*8 805*
= Charges exceptionnelles	**718**	**-**	**26 892**	**5 712**	**15 645**	***12 062***
Résultat exceptionnel	**34 931**	**238 369**	**329 669**	**270 941**	**257 060**	***274 010***

Source : budgets exécutés service aéroport – CCI du Tarn

Avec un résultat net à l'équilibre en moyenne annuelle sur la période, la capacité d'autofinancement (CAF) permet de couvrir le remboursement annuel de la dette.

tableau 17 : la capacité d'autofinancement

En €	2015	2016	2017	2018	2019	*Moyenne*
Résultat net d'IS	**- 16 268**	**52 901**	**-**	**19 215**	**- 26**	***11 164***
(+) dotations aux amortissements et au provisions	252 089	309 152	196 403	266 076	251 209	*254 986*
(+) valeurs comptables des éléments d'actifs cédés			26 407	3 814	5 000	*7 044*
(-) produits des cessions d'éléments d'actifs			35 000			*7 000*
(-) quote-part des subv. d'invest. virées au résultat	35 649	35 649	35 649	35 649	35 649	*35 649*
(-) reprise sur amortissements et provisions	647	46		817	29 130	*6 128*
CAF brute (A)	**199 525**	**326 358**	**152 161**	**252 639**	**191 404**	***224 417***
Remboursement de la dette (B)	67 596	68 829	70 086	71 365	72 658	*70 107*
CAF nette A-B	**131 929**	**257 529**	**82 075**	**181 274**	**118 745**	***154 311***

Source : budgets exécutés service aéroport – CCI du Tarn

4.2.2. Le fonds de roulement net

Le fonds de roulement net est positif depuis 2015, représentant en moyenne annuelle plus de 80 jours de charges courantes.

À compter de 2018, le besoin en fonds de roulement est positif en raison d'une avance de trésorerie de 1,3 M€ accordée par la CCI pour couvrir la période charnière de changement de DSP[56] ainsi que le versement des indemnités compensatoires au transporteur pour les lignes OSP[57].

tableau 18 : le fonds de roulement net global

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution
Éléments de l'actif	**9 962 082**	**9 807 651**	**9 822 269**	**9 707 953**	**9 722 542**	- 2 %
dont immobilisations incorporelles			*5 397*	*3 882*	1332,6	
dont immobilisations corporelles	*9 962 032*	*9 807 601*	*9 816 822*	*9 704 021*	9 721 209	- 2 %
dont immobilisations financières	*50*	*50*	*50*	*50*	0	- 100 %
- Éléments du passif	**10 799 611**	**10 887 196**	**10 797 377**	**10 777 310**	**10 692 273**	**- 1 %**
dont apports, réserves, provisions, report à nouveau	*425 839*	*409 571*	*462 472*	*462 472*	481 688	13 %
dont résultat net de l'exercice	*- 16 268*	*52 901*	*0*	*19 215*	0	- 100 %
dont subventions d'investissements	*441 101*	*405 452*	*369 803*	*334 153*	298 504	- 32 %
dont droits du concédant	*8 666 256*	*8 666 256*	*8 666 256*	*8 666 256*	8 666 256	0 %
dont provisions pour risques et charges	*773 678*	*912 841*	*928 757*	*996 489*	1 019 768	32 %
dont emprunts	*509 004*	*440 175*	*370 089*	*298 724*	226 057	- 56 %
= Fonds de roulement net	**837 528**	**1 079 545**	**975 108**	**1 069 358**	**969 731**	**16 %**
Rapporté en jours de charges courantes	*74*	*86*	*73*	*80*	*105*	
- Besoin en fonds de roulement	- 1 130 152	- 1 016 831	- 154 679	910 386	427 411	- 138 %
= Trésorerie	**1 967 680**	**2 096 376**	**1 129 787**	**158 972**	**542 320**	- 72 %
dont prêts et avances interservices reçus	0	0	0	1 300 000	1 300 000	
Rapporté en jours de charges courantes	*173*	*167*	*85*	*12*	*59*	- 66 %

Source : budgets exécutés service aéroport – CCI du Tarn (l'actif et le passif sont présentés en annexe 3)

[56] Clôture de la première DSP et avances versées pour la seconde.
[57] En attendant les différents versements des financeurs.

4.2.3. Un risque pas uniquement supporté par le fermier

Sans l'aide de la CCI et les subventions versées par le conseil départemental du Tarn et la CA de Castres-Mazamet, le budget aéroport afficherait un résultat global déficitaire de près de 0,28 M€ par an en moyenne entre 2015 et 2019.

tableau 19 : simulation du résultat du budget aéroport sans les aides de la CCI, du conseil départemental du Tarn et de la CA de Castres-Mazamet

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Moyenne
Particip de la CCI au fonct de la plateforme, particip com et régul*	69 609	83 140	70 206	140 654	141 380	100 998
+ Subv. d'équilibre du conseil départemental **	-	101 360	142 956	120 502	115 861	96 136
+ Subv. d'équilibre de la CA de Castres-Mazamet **	-	101 360	142 956	120 502	115 861	96 136
= (A)	**69 609**	**285 860**	**356 118**	**381 657**	**373 102**	293 269
Résultat net d'IS (B)	**- 16 268**	**52 901**	**-**	**19 215**	**- 26**	11 164
(B) - (A)	- 85 877	- 232 959	- 356 118	- 362 442	- 373 129	- 282 105

Source : budgets exécutés service aéroport – CCI du Tarn
**voir supra tableau 13*
*** voir supra tableau 16*

En écartant la participation de la CCI du Tarn en tant que contrepartie du risque pris par l'exploitant, le risque financier de l'exploitation de la plateforme est, depuis 2016, assuré par le conseil départemental du Tarn et la CA de Castres-Mazamet.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le budget de l'aéroport géré par la CCI est à l'équilibre, grâce à la participation de cette dernière et aux produits exceptionnels récurrents versés depuis 2016 par le conseil départemental du Tarn et la CA de Castres-Mazamet. À défaut, le résultat serait déficitaire d'environ 0,28 M€ par an.

Indépendamment de la question du risque d'exploitation, dont il n'est pas défini qui est censé le supporter, cette dépendance financière est indéniable. Elle souligne une économie générale du contrat déséquilibrée, car malgré un chiffre d'affaires plutôt en augmentation et des charges d'exploitation stables, les résultats restent continuellement déficitaires.

Enfin, et nonobstant les observations formulées sur le rôle de la CCI, à la fois délégataire et membre des instances du délégant de l'exploitation, le syndicat mixte doit contrôler le fermier conformément aux dispositions règlementaires et contractuelles, faute de quoi il ne peut apprécier correctement les conditions d'exécution du service public.

5. L'EXPLOITATION DES LIGNES

5.1. Une liaison aérienne concédée avec des obligations de service public

5.1.1. Les obligations de service public

Selon le règlement européen n° 1008/2008 du 24 septembre 2008, « les États membres peuvent concéder par contrat, après appel d'offres, l'exploitation de liaisons aériennes non

rentables à un prestataire choisi après mise en concurrence et tenu à des obligations de service public ».

Comme évoqué *supra*, l'exploitation entre 2015 et 2019 de la liaison Castres-Paris a fait l'objet d'une convention passée entre l'État, la CCI et la société Hop[58]. Pour le renouvellement de la délégation, une nouvelle consultation a été lancée en 2018, qui a abouti au changement de la compagnie de transport. Une nouvelle convention tripartite d'exploitation a ainsi été conclue entre l'État, le syndicat mixte et la compagnie Air France, pour la période du 1er juin 2019 au 31 mai 2023.

Les obligations de service public ont parallèlement été renforcées par arrêté ministériel du 15 octobre 2018.

Depuis le 1er juin 2019, les services doivent désormais être exploités à raison d'au minimum trois allers-retours par jour, du lundi au vendredi, 220 jours par an, et d'un aller-retour le dimanche soir, 44 semaines par an. Ils doivent être assurés au moyen d'un appareil d'une capacité minimale de 45 sièges. Les jours de la semaine où les trois fréquences sont exigées, les horaires doivent permettre aux passagers voyageant pour motif d'affaires d'effectuer un aller-retour avec une amplitude d'au moins sept heures à destination de Paris ou de Castres.

Les obligations ont été étendues par rapport à celles édictées en 2002[59], qui prévoyaient deux allers-retours par jour du lundi au vendredi, 220 jours par an, et un appareil d'une capacité minimale de 30 sièges.

5.1.2. La compensation financière des obligations de service public

Dans les deux conventions de DSP figure une compensation financière de la compagnie de transport, répartie sur quatre exercices d'exploitation, en contrepartie des OSP imposées.

Dans la première délégation, la convention de 2015 prévoyait un montant total de 11,7 M€[60]. La seconde délégation retient une compensation financière de 12,88 M€, soit environ 10 % de plus. En contrepartie, le nombre de fréquences prévues lui est supérieur de 39 % (2 816 fréquences prévues entre 2019 et 2023, contre 1 728 exécutées entre 2015 et 2019).

tableau 20 : rapprochement entre les compensations financières des deux délégations de transport

En €	Opérateur Hop 2015-2019		Opérateur Air France 2019-2023		Écart
Participation du Sud Tarn	10 700 432	91 %	8 887 890	69 %	- 1 812 542
dont région Occitanie	*3 210 130*	*27 %*	*2 962 630*	*23 %*	*- 247 500*
dont conseil départemental du Tarn	*3 210 130*	*27 %*	*2 962 630*	*23 %*	*- 247 500*
dont intercommunalités	*3 210 130*	*27 %*	*2 962 630*	*23 %*	*- 247 500*
dont CCI du Tarn	*1 070 043*	*9 %*	*0*	*0 %*	*- 1 070 043*
Participation de l'État	1 000 000	9 %	3 993 110	31 %	2 993 110
Total compensation financière	**11 700 432**	**100 %**	**12 881 000**	**100 %**	**1 180 568**

Source : comptes d'exploitation prévisionnels

[58] Hop (anciennement Hop Air France) est une compagnie aérienne filiale d'Air France. Créée le 31 mars 2013, elle résulte de la fusion des trois anciennes filiales régionales d'Air France : Brit Air, Régional et Airlinair.

[59] Arrêté ministériel du 22 janvier 2002.

[60] Pour mémoire : s'agissant de la délégation précédente (2011-2015), la contribution accordée à la compagnie Hop-Airlinair était de 11 960 000 €, soit 260 000 € de plus que pour la délégation 2015-2019.

Les montants prévisionnels annuels de la première délégation ont été honorés, déduction faite des pénalités appliquées. Les données réalisées sont présentées en annexe 4.

La participation de l'État, qui n'est intervenue que sur les exercices 2015 à 2017, s'est élevée à hauteur de 1 M€, soit moins de 10 % de la compensation financière totale.

tableau 21 : répartition de la compensation financière prévue pour la compagnie Hop

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Total	Part
Participation du Sud Tarn	1 454 357	2 461 980	2 705 955	2 881 718	1 196 423	**10 700 432**	91 %
dont région Occitanie	*436 307*	*738 594*	*811 786*	*864 515*	*358 927*	***3 210 130***	27 %
dont conseil départemental du Tarn	*436 307*	*738 594*	*811 786*	*864 515*	*358 927*	***3 210 130***	27 %
dont CA Castres-Mazamet	*436 307*	*738 594*	*811 786*	*864 515*	*358 927*	***3 210 130***	27 %
dont CCI	*145 436*	*246 198*	*270 595*	*288 172*	*119 642*	***1 070 043***	9 %
Participation de l'État	291 667	500 000	208 333	0	0	**1 000 000**	9 %
Compensation financière	**1 746 024**	**2 961 980**	**2 914 288**	**2 881 718**	**1 196 423**	**11 700 432**	**100 %**

Source : données du SMARCM

À compter de 2020, renforçant son aide aux lignes d'aménagement du territoire, l'État se repositionne comme le principal financeur de la liaison Castres-Paris avec un montant prévisionnel total de près de 4 M€ pour les exercices 2019 à 2023, soit 31 % de la compensation financière totale. Le solde à financer par les partenaires locaux s'élève ainsi à 8,88 M€.

Cette participation plus forte de l'État permet de prendre en charge l'élargissement des OSP (notamment trois allers-retours par jour au lieu de deux), de baisser les contributions respectives des autres participants (2,9 M€ chacun au total, contre 3,2 M€ pour la période précédente), et enfin à la CCI de se désengager totalement (0 € contre 1 M€ précédemment).

L'aide locale octroyée à la nouvelle compagnie de transport se répartit ainsi à parts égales entre la région Occitanie, le conseil départemental du Tarn et la CA de Castres-Mazamet, selon le protocole d'accord arrêté avec le syndicat mixte.

tableau 22 : répartition de la compensation financière prévue pour la compagnie Air France

En €	2019	2020	2021	2022	2023	Total	Part
Participation du Sud Tarn	1 772 472	2 218 902	2 223 042	2 227 734	445 740	**8 887 890**	69 %
dont région	*590 824*	*739 634*	*741 014*	*742 578*	*148 580*	***2 962 630***	23 %
dont département 81	*590 824*	*739 634*	*741 014*	*742 578*	*148 580*	***2 962 630***	23 %
dont CACM	*590 824*	*739 634*	*741 014*	*742 578*	*148 580*	***2 962 630***	23 %
Participation de l'État	0	995 410	997 270	999 130	1 001 300	**3 993 110**	31 %
Compensation financière	**1 772 472**	**3 214 312**	**3 220 312**	**3 226 864**	**1 447 040**	**12 881 000**	**100 %**

Source : données du SMARCM

5.2. La délégation de transport avec la compagnie Hop (2015-2019)

5.2.1. Une exploitation déficitaire

Dans son compte d'exploitation prévisionnel (présenté en annexe 4), la compagnie aérienne Hop, choisie pour assurer la liaison Castres-Paris, avait prévu un résultat déficitaire de l'ordre de 2,9 M€ en moyenne par exercice d'exploitation (soit du 1er juin au 31 mai). Ce déficit prévisionnel (environ 11,7 M€ au total sur quatre ans) devait être couvert par une compensation financière du même montant.

Cette prévision initiale s'avère bien inférieure au déficit constaté (17,3 M€ contre 11,7 M€ au total sur quatre ans).

Conformément aux termes du contrat, le transporteur a supporté les risques et périls de l'exploitation en prenant à sa charge le dépassement déficitaire, la compensation financière prévue n'ayant quant à elle pas été dépassée. Cette perte pour le délégataire s'élève à près de 5,6 M€ sur quatre ans.

tableau 23 : résultats prévisionnels de la délégation d'exploitation confiée à la compagnie HOP

En k€	Total prévisionnel	Total réalisé	Écart
Total des produits hors taxes	13 618	11 005	- 2 613
Total des charges	25 318	28 304	2 986
Résultat	- 11 700	- 17 299	- 5 599
Compensation financière	11 700	11 700	0

Source : évaluations de la CRC

Cette situation résulte d'une surestimation des produits prévisionnels d'environ 2,6 M€ et d'une sous-estimation des charges prévisionnelles de près de 3 M€.

5.2.1.1. Les produits d'exploitation

Le compte d'exploitation prévisionnel anticipait une hausse de la fréquentation des passagers sur la période contractuelle. Si la tendance s'est bien confirmée, la fréquentation a été très inférieure à celle attendue (en 2015, 26 600 passagers payants effectifs, contre 28 200 programmés ; en 2019, 27 900 passagers payants effectifs contre 29 100 programmés). Les recettes de transport se sont ainsi élevées à 10,57 M€ au lieu de 12,9 M€ (montant prévisionnel).

tableau 24 : comparaison entre les produits prévisionnels et réalisés, tous exercices cumulés de la période contractuelle

En k€	Prévisionnel cumulé	Réalisé cumulé	Écart
Recettes au transport	12 895	10 574	- 2 321
Billets non utilisés	323		- 323
Produits complémentaires (bagages, prest., etc.)	402	431	29
Total produits hors taxes	13 618	11 005	- 2 613

Source : compte d'exploitation prévisionnel et comptes certifiés du commissaire aux comptes (CAC)

L'objectif d'un nombre annuel de vols égal à 880 n'a jamais été atteint, soit un écart de - 135 vols au terme de la période contractuelle. Par ailleurs, le coefficient de remplissage a également été inférieur à la programmation (63 % en moyenne contre 68 % envisagé).

En définitive, la recette moyenne par passager (hors taxes) s'est élevée à 415 € (451 € prévus).

5.2.1.2. Les charges d'exploitation

Alors même que le nombre de fréquences a été inférieur aux prévisions, les charges d'exploitation totales et leur progression ont été bien supérieures aux estimations. Elles se sont élevées en 2015 à 6,57 M€ (6,27 M€ prévus), et à près de 7,82 M€ en 2019 (6,39 M€ prévus), soit une augmentation de 19 % (prévision de 2 %).

Si des économies ont pu être réalisées sur certains postes (notamment les loyers-coques, les assurances, le carburant, les redevances de navigation aérienne, les frais d'assistance en escale et les frais commerciaux), d'autres présentent des écarts considérables par rapport aux prévisions. C'est notamment le cas des frais d'entretien et de gros entretiens (9 % d'écart, soit 0,57 M€), des redevances aéroportuaires (19 % d'écart, soit 0,15 M€), et surtout des salaires, charges et frais d'équipage (42 % d'écart, soit 2,18 M€).

Sur ce dernier poste, l'écart représente en définitive plus des deux tiers de la différence entre les charges totales prévisionnelles et celles effectivement comptabilisées. Il apparaît que non seulement les montants ont été largement sous-estimés dès 2015 (1,56 M€ en exécution contre 1,32 M€ prévus), mais qu'une diminution de ce poste était attendue, alors qu'il n'a cessé d'augmenter chaque année.

Cette hausse est principalement due à la fusion, au sein de la société Hop, des trois anciennes filiales régionales d'Air France : Brit Air, Régional et Airlinair. Cette restructuration aurait généré une harmonisation des salaires au cours des quatre exercices d'exploitation, au bénéfice des employés de la compagnie Airlinair, lesquels assuraient les vols de Castres-Mazamet.

Enfin, le poste « frais d'affrètement », non identifié dans le compte d'exploitation prévisionnel, a finalement représenté une dépense totale de près de 1,55 M€ du fait de la réorganisation de la flotte de la compagnie, suite à la fusion de ses filiales. Cette dernière a en effet souhaité rationaliser sa flotte d'appareils en supprimant progressivement les aéronefs ATR42 et recourir à l'affrètement.

tableau 25 : comparaison entre les charges prévisionnelles et réalisées, tous exercices cumulés de la période contractuelle (2015-2019)

En k€	Prévisionnel cumulé	Réalisé cumulé	Écart
Loyers coques	2 808	2 268	**- 540**
+ Assurances coques, passagers, dommages tiers	128	74	- 54
+ Frais de publicité de ligne	0	194	194
+ Frais généraux et de structure	1 768	2 084	316
+ Taxe professionnelle/CVAE	0	174	174
+ Rémunération compagnie	0	0	0
+ Autres et aléas	272	85	- 187
= Total coûts fixes hors PEQ (A)	4 976	4 877	- 99
Entretiens (y.c prov.gros entretien)	6 260	6 837	**577**
+ Frais d'affrètement	0	1 551	**1 551**
+ Carburant avion	2 754	2 180	- 574
+ Commissariat	229	221	- 8
+ Redevance de navigation aérienne	1 005	924	- 81
+ Redevances aéroportuaires et passagers	760	907	**147**
+ Frais d'assistance en escale	2 949	2 505	- 444
+ Frais commerciaux (hors com.et pub.)	1 226	960	- 266
= Total coûts variables (B)	15 183	16 086	903
Salaires, charges et frais d'équipage (C)	5 157	7 341	**2 184**
Total des charges = A+B+C	25 318	28 304	**2 986**

Source : compte d'exploitation prévisionnel et comptes certifiés du CAC

Sur l'ensemble de la période, le coût total par heure de vol s'est élevé à 21 589 € contre 18 095 €, soit un écart de près de 3 500 € (hausse de 19 % entre le prévisionnel et le réalisé).

5.2.2. Des pénalités appliquées pour non-respect des obligations de service public

Les dispositions contractuelles prévoyaient[61] que la compensation financière soit réduite des pénalités encourues en cas de manquements du transporteur à ses OSP, notamment dans le cas où le taux d'annulation des vols serait supérieur à 3 % de l'objectif annuel.

La vérification de l'exécution du service a été effectuée chaque année par la DGAC et la CCI du Tarn. Elle a révélé que le transporteur n'avait pas satisfait à l'ensemble de ses obligations, notamment celle, dès le premier exercice contractuel, de respect du nombre annuel de vols. Supérieur d'un point au seuil de tolérance contractuel à compter du deuxième exercice, cette faute a donné lieu à des pénalités financières d'un montant total de 165 000 €.

tableau 26 : la non-atteinte des objectifs en nombre de vols

	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total
Nombre de vols	874	845	813	853	**3 385**
Objectifs contractuels	880	880	880	880	**3 520**
Taux d'annulation	*1 %*	*4 %*	*8 %*	*3 %*	*4 %*
Pénalité encourue		0,91 %	4,66 %	0,11 %	
Réduction de compensation (en k€)		28	135	3	**166**

Source : comptes certifiés du CAC et données de l'établissement

tableau 27 : répartition de la compensation financière réalisée pour la compagnie Hop, par exercice d'exploitation (1er juin au 31 mai)

En €	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total
Contribution prévisionnelle	2 993 184	2 939 691	2 896 143	2 871 414	**11 700 432**
dont part État	*500 000*	*500 000*			*1 000 000*
dont part Sud Tarn	*2 493 184*	*2 439 691*	*2 896 143*	*2 871 414*	*10 700 432*
- Pénalités		27 927	134 960	3 158	**166 045**
= Contribution réalisée	**2 993 184**	**2 911 764**	**2 761 183**	**2 867 842**	**11 533 973**
dont part État	*500 000*	*500 000*			*1 000 000*
dont part Sud Tarn	2 493 184	2 411 764	2 761 183	2 867 842	*10 533 973*

Source : données de l'établissement

tableau 28 : répartition de la compensation financière réalisée pour la compagnie Hop, par exercice comptable civil (1er janvier au 31 décembre)

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Total Hop
Total Sud Tarn	1 994 547	2 450 390	2 776 926	2 741 400	570 711	**10 533 973**
dont région Occitanie	*598 364*	*735 117*	*833 078*	*822 420*	*171 213*	***3 160 192***
dont département du Tarn	*598 364*	*735 117*	*833 078*	*822 420*	*171 213*	***3 160 192***
dont intercommunalités	*598 364*	*735 117*	*833 078*	*822 420*	*171 213*	***3 160 192***
dont CCI du Tarn	*199 455*	*245 039*	*277 693*	*274 140*	*57 071*	***1 053 397***
+ État	400 000	500 000	100 000			**1 000 000**
= Total contribution ligne OSP	**2 394 547**	**2 950 390**	**2 876 926**	**2 741 400**	**570 711**	**11 533 973**

Source : données de l'établissement

5.2.3. Les liaisons temporaires vers la Corse et Ibiza

En 2016, la compagnie Hop a, de sa propre initiative et sans dédommagement puisqu'il ne s'agit pas de liaisons soumises à OSP, proposé deux lignes estivales vers la Corse, et une ligne

[61] Article 9 de la convention d'exploitation.

vers Ibiza. Cette dernière a été abandonnée, la clientèle provenant essentiellement de l'escale de Montpellier[62].

tableau 29 : évolution du nombre de passagers sur les lignes saisonnières proposées par la compagnie Hop

Nombre de passagers	2015	2016	2017	2018	2019	Moyenne	Total
Corse	366	362	415	992	1 412	**709**	3 547
Dont Ajaccio	*366*	*362*	*415*	*380*	*614*	***427***	*2 137*
Dont Bastia				*612*	*798*	***282***	*1 410*
Ibiza		63				**13**	63
Total	**366**	**425**	**415**	**992**	**1 412**	**722**	**3 610**

Source : données de l'établissement

Selon le syndicat mixte, la liaison vers la Corse a permis à la compagnie aérienne de rentabiliser les coûts fixes des appareils stationnant sur Castres entre deux liaisons parisiennes.

Si ces liaisons n'ont eu aucune conséquence sur la contribution financière versée au titre des OSP, celle-ci n'ayant pas dépassé le montant prévisionnel, ni le fermier, ni le syndicat mixte à plus forte raison, n'ont été en capacité de vérifier que les coûts afférents n'ont pas été répercutés sur ceux de la ligne OSP (cf. paragraphe ci-dessous).

5.2.4. Des informations comptables insuffisantes pour justifier du coût des obligations de service public

Bien que le transporteur ait supporté les risques et périls de l'exploitation en prenant à sa charge le dépassement déficitaire, la chambre relève que la présentation comptable du coût des OSP, devant justifier chaque année le montant de la compensation financière, est insuffisante.

Le règlement européen du 24 septembre 2008 dispose que « cette compensation ne dépasse pas le montant nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution de chaque obligation de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par le transporteur aérien ainsi que d'un bénéfice raisonnable »[63].

Selon les dispositions contractuelles de la délégation, les compensations financières sont déterminées « chaque année, *ex post*, en fonction des dépenses et recettes effectivement engendrées par le service, dans la limité des montants mentionnés ci-dessus ». Il est prévu à cet effet que la compagnie aérienne fournisse aux délégataires « un décompte annuel indiquant la compensation financière due pour l'année d'exploitation en cause, calculée sur la base des recettes et dépenses réelles »[64].

Si les attestations du commissaire aux comptes (CAC) relatives au compte de résultat analytique de la liaison OSP mentionnent en annexe les méthodes de calculs des quote-parts de charges et produits imputées sur cette ligne, l'assiette des calculs n'est pas fournie. L'exploitant de la plateforme n'est donc pas en mesure de contrôler véritablement ce décompte annuel.

[62] Source : entretien du rapporteur avec le président du syndicat mixte.

[63] Article 17 point 8.

[64] L'avis d'appel public à la concurrence disposait également que « les personnes publiques délégantes lui verseront une contribution dont la valeur hors taxes est égale à la différence entre les dépenses réelles hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien) d'exploitation du service et les recettes commerciales hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien) procurées par celui-ci, dans la limite de la compensation maximale sur laquelle le délégataire s'est engagé, déduction faite, le cas échéant, des pénalités mentionnées à l'article 9-4 du présent avis ».

Bien que les états de synthèse fournis au délégant soient présentés comme étant conformes aux normes comptables en vigueur, ils ne permettent pas de justifier précisément les dépenses et les recettes réelles. Selon les termes même des rapports du CAC, ces documents expriment « une opinion sur les comptes annuels dans l'ensemble, et non pas sur des éléments spécifiques de ces comptes utilisés pour la détermination de ces informations ».

La chambre recommande au syndicat mixte de :

5. Obtenir du fermier que le compte rendu financier justifiant le montant de la compensation financière versée au titre de la liaison sous obligations de service public soit étayé des données de base utilisées pour sa détermination. ***Non mise en œuvre.***

5.3. La délégation de transport avec la compagnie Air France (2019-2023)

5.3.1. La procédure d'appel d'offres

Selon la jurisprudence administrative[65], les contrats de concession de services de transport aérien conclus par une personne soumise au CGCT sont des DSP, en application des dispositions combinées de l'article 5 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 et de l'article L. 1411-1 du CGCT. Cette qualification les soumet aux règles de la commande publique.

Délégataire à cette époque de l'organisation des services aériens, la CCI du Tarn, alors pouvoir adjudicateur, a organisé la procédure de consultation pour le renouvellement du contrat arrivant à échéance le 31 mai 2019, pour la période d'exécution du 1er juin 2019 au 31 mai 2023[66].

Deux candidats ont été retenus[67], Air France et Chalair (compagnie française basée à Caen).

Une commission consultative des marchés a été constituée spécifiquement à cette occasion, composée de six membres de la CCI avec voix délibérative et de quatre membres avec voix consultative représentant le conseil départemental du Tarn, la région Occitanie, la CA de Castres-Mazamet et la direction de la sécurité de l'aviation civile sud. Le syndicat mixte, pourtant très concerné par cette opération, n'est pas représenté.

C'est l'offre de la compagnie Air France qui a été retenue, avec une note de 13,8 (12,6 pour son concurrent).

Le rapport d'analyse des offres mentionne que la compagnie Air France ne procède pas elle-même à l'exploitation de la liaison aérienne mais affrète[68] Amelia International (anciennement Aéro4M[69]), filiale de Regourd Aviation.

Chaque offre devait pouvoir respecter les OSP imposées sur la liaison aérienne, conformément à l'arrêté du 15 octobre 2018. Ce critère représentait 20 % de la note attribuée. Les

[65] Conseil d'État, 15 décembre 2017.

[66] Pour mémoire : avis d'appel public à la concurrence rendu le 14 novembre 2018 ; date limite de réponse le 23 janvier 2019 ; analyse des offres en commission de DSP le 31 janvier 2019 ; auditions des deux compagnies candidates les 21 février et 12 mars 2019 ; décision finale en commission de DSP le 9 avril 2019 ; réunion des financeurs pour le choix de la clé de financement le 16 avril 2019.

[67] Leurs offres ont été déclarées conformes le 21 février 2019.

[68] Ce qui explique l'absence de dépenses de personnel dans le compte d'exploitation prévisionnel.

[69] Aéro4M a assuré la ligne en sous-traitance de la compagnie Hop en septembre et octobre 2018, à la satisfaction du syndicat mixte (source : compte rendu du comité syndical du 6 décembre 2018).

quatre autres critères, avec une pondération de 20 % chacun, correspondaient aux prix proposés aux usagers, au coût de la compensation financière requise, aux propositions du soumissionnaire en matière de maintenance et d'entretien des aéronefs, et enfin aux moyens proposés pour assurer la régularité des vols.

Les deux offres respectaient les critères. Dans le rapport d'analyse des offres[70], Air France est classée devant Chalair, sauf pour la maintenance et l'entretien des aéronefs, critère sur lequel les deux compagnies sont à égalité (15/20), et pour le respect de la régularité des vols, sur lequel Air France obtient une note inférieure (14/20 contre 16/20). La différence s'est opérée sur le volet « politique commerciale », Air France ayant déjà des partenariats locaux (15/20 pour Air France, 12/20 pour Chalair), ainsi que sur le montant de la compensation financière (12/20 pour Air France, 9/20 pour Chalair).

S'agissant de la note attribuée pour les liaisons aériennes devant satisfaire aux OSP (critère 1), la chambre ne constate pas de différence entre les deux offres sur la fréquence et les horaires, le tarif d'appel de Chalair étant même moins cher que celui d'Air France, cette dernière mettant toutefois en avant un objectif de régularité plus avantageux (98,5 % contre 98 %). Au final, l'écart de note globale sur ce critère (15/20 pour Air France et 12/20 pour Chalair) demeure peu documenté.

Par ailleurs, s'agissant des prix proposés aux usagers (critère 2), la différence entre la note attribuée à Chalair (11/20) et celle obtenue par Air France (13/20) n'est pas compréhensible alors même que les tarifs proposés par cette dernière n'apparaissent pas clairement comme étant plus avantageux.

Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, l'ordonnateur a apporté les éléments d'explication des différences de notation. Il reconnaît toutefois que la synthèse d'analyse des offres n'est pas suffisamment explicite.

La chambre recommande par conséquent au syndicat mixte de :

6. S'assurer auprès du délégataire que la phase d'analyse des offres, s'agissant des marchés relatifs à la plateforme aéroportuaire, fasse l'objet d'une formalisation détaillée. ***Non mise en œuvre.***

5.3.2. Un modèle économique incertain

L'offre d'Air France, nouveau délégataire retenu pour la délégation de transport, repose sur des hypothèses ambitieuses de fréquentation avec un nombre de passagers de 46 675 dès la première année (+ 67 % par rapport aux 28 000 passagers enregistrés par la compagnie Hop en 2018-2019) et un nombre de passagers par vol de 33,2 (32,2 pour la compagnie Hop en 2018-2019).

Si la prévision de hausse de fréquentation par rapport au dernier exercice effectué par la compagnie Hop semble cohérente avec la hausse du nombre de vols attendus (704 vols attendus en 2019-2020 contre 434 vols exécutés en 2018-2019, soit + 62 %), ce qui se traduit par un taux de remplissage identique, rien ne garantit que la demande soit à la hauteur de l'offre.

[70] Voir annexe 6.

tableau 30 : rapprochement entre le compte d'exploitation réalisé du dernier exercice de la délégation 2015-2019 et le compte d'exploitation prévisionnel du premier exercice de la délégation 2019-2023

	2018-19 (réalisé)	**2019-20 (pévu)**	**Écart**	**Écart en %**
Type d'appareil	AT45	ER4		
Nombre d'appareils affectés à la liaison	1	1	0	
Capacité de l'appareil	49	50	1	2 %
Temps de vol par rotation (en heures)	2,83	2,28	- 1	- 19 %
Heures de vol sur la période	1 228	1 605	377	31 %
Nombre de passagers payants	27 952	46 675	18 723	67 %
Passagers par vol	32,2	33,2	1	3 %
Sièges offerts sur la période	42 479	70 400	27 921	66 %
Nombre de fréquences sur la période	434	704	270	62 %
Coefficient de remplissage	66 %	66 %	0	0 %
Recette moyenne par passager hors taxes	96	89	- 7	- 7 %
En k€	**2018-19**	**2019-20**	**Écart**	**Écart en %**
Passagers	2 561	4 154	1 593	62 %
Autres	120	118	- 2	- 2 %
CA hors taxes	**2 681**	**4 272**	**1 591**	**59 %**
Total produits hors taxes	**2 681**	**4 272**	**1 591**	**59 %**
Loyers coques	552	0	- 552	- 100 %
+ Assurances coques	15	0	- 15	- 100 %
+ Frais de publicité de ligne	42	83	41	98 %
+ Frais généraux et de structure	516	345	- 171	- 33 %
+ Taxe professionnelle/CVAE	37	0	- 37	- 100 %
+ Rémunération compagnie	0	0	0	
+ Autres et aléas	39	72	33	85 %
= Total coûts fixes hors personnel d'équipage (A)	**1 201**	**500**	**- 701**	- 58 %
Entretiens (y.c prov.gros entretien)	1 738	0	- 1 738	- 100 %
+ Frais d'affrètement	778	3 820	3 042	391 %
+ Carburant avion	626	871	245	39 %
+ Commissariat	59	141	82	139 %
+ Redevance de navigation aérienne	213	376	163	77 %
+ Redevances aéroportuaires et passagers	251	401	150	60 %
+ Frais d'assistance en escale	589	959	370	63 %
+ Frais commerciaux (hors com.et pub.)	253	415	162	64 %
= Total coûts variables (B)	**4 507**	**6 983**	2 476	55 %
Salaires, charges et frais d'équipage (C)	**2 115**	**0**	- 2 115	- 100 %
Total des charges = A+B+C	**7 823**	**7 482**	**- 341**	- 4 %
Résultat	- 5 142	- 3 210	1 932	- 38 %
Compensation financière	**2 871**	**3 210**	**339**	12 %
Résultat d'exploitation	**- 2 271**	**0**	**2 271**	- 100 %
Coût total par heure de vol (€)	6 370	4 661	- 1 709	- 27 %
Coût total par fréquence (€)	18 027	10 630	- 7 398	- 41 %

Source : compte d'exploitation réalisé de la compagnie Hop, et compte d'exploitation prévisionnel de la compagnie Air France

Le scénario de la première délégation, qui a vu la fréquentation augmenter sur la période, mais en partant d'un niveau plus bas que celui initialement prévu, pourrait se reproduire. Cette hypothèse ne pourra toutefois pas être vérifiée en 2020 en raison de la crise sanitaire relative à la pandémie de Covid-19, qui a considérablement touché le trafic aérien.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Après avoir été confiée à la compagnie Hop entre 2015 et 2019, l'exploitation des liaisons aériennes est désormais déléguée à la compagnie Air France pour la période 2019-2023.

Si la première délégation s'est avérée largement déficitaire, c'est bien le transporteur qui en a subi la charge (une perte de près de 5,6 M€ sur quatre ans), le plafond de la compensation financière prévue au contrat n'ayant pas été dépassé (11,7 M€).

Le montant total prévisionnel de la compensation financière de la nouvelle délégation (12,88 M€) apparaît cohérent au vu de l'augmentation du nombre de liaisons prévues. Néanmoins, les projections d'activité semblent très optimistes, indépendamment des impacts de la crise sanitaire relative à la pandémie de Covid-19. Le scénario de la première délégation, nettement au-dessous des projections, pourrait se reproduire.

Enfin, le syndicat doit veiller à ce que la CCI, délégant de la DSP « transport », exige du transporteur des comptes rendus financiers annuels qui permettent de corréler les dépenses et recettes réelles de la liaison OSP, avec le montant de la compensation financière.

6. L'ANALYSE FINANCIÈRE DU SYNDICAT MIXTE

Conformément aux dispositions de l'article L. 5722-1 du CGCT, les syndicats mixtes sont soumis aux dispositions budgétaires applicables aux communes de 3 500 habitants à moins de 10 000 habitants.

6.1. L'information financière et la fiabilité des comptes

6.1.1. Une procédure budgétaire à améliorer

La chambre constate une absence de maîtrise suffisante des règles budgétaires et comptables applicables aux organismes publics, et notamment aux syndicat mixtes. Les instances du SMARCM ne disposent donc pas d'une information budgétaire fiable.

La prise en compte au compte administratif des restes à réaliser (RAR) n'est pas correctement effectuée, ce qui affecte non seulement le résultat de l'année N, mais également la reprise des résultats, et donc le budget de l'année N+1. Le syndicat mixte ne fait pas véritablement la différence entre les RAR, les annulations de crédits et la notion de crédits non engagés.

La chambre rappelle qu'en vertu de l'article R. 2311-11 du CGCT, « les restes à réaliser de la section d'investissement arrêtés à la clôture de l'exercice correspondent aux dépenses engagées non mandatées ainsi qu'aux recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre […]. Les restes à réaliser de la section de fonctionnement arrêtés à la clôture de l'exercice correspondent aux dépenses engagées non mandatées et non rattachées ainsi qu'aux recettes certaines n'ayant pas donné lieu à l'émission d'un titre et non rattachées. Ils sont reportés au budget de l'exercice suivant ».

À titre d'illustration, le rapprochement des comptes administratifs de l'ordonnateur avec les comptes de gestion du comptable[71] montre que les montants des dépenses et des recettes prévisionnelles d'investissement 2017 ne correspondent pas à ceux repris au compte de gestion 2017[72]. Il en va de même pour les dépenses et les recettes prévisionnelles de fonctionnement 2019[73]. Les comptes administratifs 2018 et 2019 présentent également d'importantes lacunes[74].

Il existe par ailleurs une incohérence manifeste à propos des montants des crédits ouverts en recettes de fonctionnement et d'investissement entre les comptes administratifs et les délibérations du comité syndical prises à l'occasion de leur adoption. En outre, de nombreux RAR en investissement figurent dans les comptes administratifs sans être évoqués dans les délibérations précitées.

tableau 31 : montants inscrits dans les comptes administratifs (en €)

Section de fonctionnement	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**
Dépenses					
Crédits ouverts	341 957	347 673	354 020	365 743	1 934 393
Mandats émis	330 992	331 622	331 888	329 151	1 442 361
Charges rattachées	0	0	0	0	0
RAR	10 965	16 051	22 131	36 592	492 031
Reliquat	0	0	0	0	1
Recettes					
Crédits ouverts	335 230	336 848	337 967	343 612	1 900 960
Titres émis	335 090	336 850	337 967	343 719	1 897 663
RAR	140	- 4	0	107	
Reliquat	0	3	0	- 215	3 297

Section d'investissement	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**
Dépenses					
Crédits ouverts	961 191	967 220	1 273 250	519 279	?
Mandats émis	3 267	163 267	3 267	467 744	3 267
RAR	957 924	803 954	1 269 983	30 000	
Reliquat	0	0	0	21 535	?
Recettes					
Crédits ouverts	469 297	469 297	929 297	169 297	9 296
Titres émis	9 296	9 296	9 296	169 404	60 938
RAR	460 001	460 001	920 001	920 001	
Reliquat	0	0	0	- 920 108	- 51 642

Source : comptes administratifs

La chambre recommande au syndicat mixte de :

7. Obtenir des résultats d'exercice exacts en distinguant les restes à réaliser des annulations de crédits. ***Non mise en œuvre.***

[71] Voir les dispositions de l'article L. 1612-12 du CGCT sur la conformité du compte administratif au compte de gestion établi par le comptable.

[72] 1 273 250 € votés contre 813 250 € inscrits au compte de gestion.

[73] 1 934 393 € votés contre 1 933 193 € inscrits au compte de gestion.

[74] Montants des dépenses totales de fonctionnement et d'investissement inscrits en dépenses d'ordre, montants inscrits entre parenthèses, incohérences entre les documents au sein même de la maquette (sur le compte administratif 2019 notamment), entre autres.

6.1.2. Les prévisions budgétaires

Entre 2015 et 2019, le taux d'exécution des dépenses de fonctionnement du budget principal du syndicat mixte est en moyenne de 90 %, et de 101 % pour les recettes de fonctionnement. Le résultat de clôture de la section de fonctionnement est excédentaire, arrêté à hauteur de 545 575 € au 31 décembre 2019.

tableau 32 : le niveau d'exécution budgétaire en section de fonctionnement du budget principal

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Moyenne
Dépenses prévisionnelles	341 957	347 673	354 020	365 743	1 933 193	668 517
Dépenses réalisées	330 992	331 622	331 888	329 151	1 442 361	553 203
Taux de réalisation	**97 %**	**95 %**	**94 %**	**90 %**	**75 %**	**90 %**
Recettes prévisionnelles	341 957	347 673	354 020	365 743	1 933 193	668 517
Recettes réalisées	341 817	347 675	354 020	365 851	1 987 936	679 460
dont titres émis	*335 090*	*336 850*	*337 967*	*343 719*	*1 951 236*	
dont excédent reporté	*6 727*	*10 825*	*16 053*	*22 131*	*36 700*	
Taux de réalisation	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**103 %**	**101 %**
Résultat de l'exercice	4 098	5 228	6 079	14 568	508 875	
Résultat de clôture	10 825	16 053	22 131	36 700	545 575	

Source : comptes de gestion

En section d'investissement, le taux d'exécution des dépenses est de 23 % en moyenne, et de 70 % pour les recettes. Le résultat de clôture est excédentaire, arrêté à hauteur de 57 672 € au 31 décembre 2019 (le taux de réalisation des recettes d'investissement est néanmoins à 100 % depuis 2018).

tableau 33 : le niveau d'exécution budgétaire en section d'investissement du budget principal

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Moyenne
Dépenses prévisionnelles	961 191	967 220	813 250	519 279	60 938	664 376
Dépenses réalisées	3 267	163 267	3 267	467 744	3 267	128 162
Taux de réalisation	**0 %**	**17 %**	**0 %**	**90 %**	**5 %**	**23 %**
Recettes prévisionnelles	961 191	967 220	813 250	519 279	60 938	664 376
Recettes réalisées	501 190	507 220	353 249	519 386	60 938	388 397
dont titres émis	*9 296*	*9 296*	*9 296*	*169 404*	*9 296*	
dont excédent reporté	*491 894*	*497 923*	*343 953*	*349 982*	*51 642*	
Taux de réalisation	**52 %**	**52 %**	**43 %**	**100 %**	**100 %**	**70 %**
Résultat de l'exercice	6 029	- 153 971	6 029	- 298 340	6 029	
Résultat de clôture	497 923	343 953	349 982	51 642	57 672	

Source : comptes de gestion

Ces taux de réalisation moyens anormalement bas illustrent à nouveau une mauvaise maîtrise des mécanismes budgétaires et comptables. L'établissement doit s'attacher à fiabiliser ses comptes et produire un effort important pour améliorer la tenue des documents comptables.

La chambre recommande par conséquent au syndicat mixte de :

8. **Établir un plan pluriannuel d'investissement.** ***Non mise en œuvre.***

6.1.3. L'absence de débat d'orientation budgétaire

Conformément à l'article L. 5211-36 du CGCT, le syndicat mixte a l'obligation de tenir un débat d'orientation budgétaire. Le rapport sur les orientations budgétaires doit comporter la

présentation de la structure et de l'évolution des dépenses, et les engagements pluriannuels envisagés.

Sur la période examinée, le syndicat mixte n'a pas organisé de débat d'orientation budgétaire.

Même si les enjeux d'exploitation de l'aéroport ne sont pas directement portés par le syndicat mixte, les travaux de renouvellement sont à sa charge et les travaux d'extension sont effectués sous sa maîtrise d'ouvrage[75].

Par ailleurs, aucune immobilisation des biens mis à disposition de la CCI par le syndicat mixte n'est comptabilisée au compte approprié[76]. La stratégie d'investissement de l'établissement à moyen et long terme n'est ainsi pas identifiable.

La chambre recommande à l'établissement de :

9. Tenir un débat d'orientation budgétaire conformément aux dispositions des articles L. 5211-36 et L. 2312-1 du CGCT. ***Non mise en œuvre.***

6.2. La situation financière

L'évolution de la situation financière du syndicat mixte est marquée par une césure en 2019, suite au transfert en juin de la délégation de l'organisation de la liaison OSP par l'État au syndicat, et non plus à la CCI.

À compter de cet exercice, les différentes[77] contributions financières compensatoires de la ligne OSP Castres-Paris ne sont donc plus perçues par la CCI mais par le SMARCM.

En contrepartie, le reversement de ces contributions financières compensatoires au transporteur de la liaison vers Paris a fait croître d'autant les charges de gestion du syndicat mixte.

6.2.1. La capacité d'autofinancement

Jusqu'en 2018, si les produits de gestion couvrent les charges de gestion, la CAF demeure faible, comprise chaque année entre 10 000 € et 20 000 €.

À compter de 2019, la hausse des produits de gestion étant très supérieure à celle des charges de gestion, la CAF brute[78] atteint environ 0,5 M€.

[75] Article 8 du contrat d'affermage.

[76] Compte 241 « Mises en concession ou en affermage ». Il sert à individualiser, dans le cas des services exploités en affermage ou en concession, les immobilisations mises à la disposition du délégataire. La collectivité concédante conserve la pleine propriété du bien, le concessionnaire ne disposant que d'un droit de jouissance sur celui-ci. Ces opérations de concessions ou d'affermage sont traitées par opérations d'ordre non budgétaires. Elles doivent faire l'objet d'une fiche d'écriture en annexe n° 46 du tome I de l'instruction budgétaire M14.

[77] Hormis la contribution de l'État, toujours directement versée au transporteur.

[78] CAF brute - remboursement du capital de la dette = CAF nette.

tableau 34 : la CAF brute du budget principal

En €	2015	2016	2017	2018	2019	*Écart 2015-19*	*Écart 2018-19*
Ressources d'exploitation (redevance de la CCI)[79]	221 813	221 813	221 813	221 813	0	*- 221 813*	*- 221 813*
+ Ressources instit. (participations des membres)	110 009	111 770	112 887	118 532	1 893 374	*1 783 365*	*1 774 842*
dont contribution compensatoire liaison OSP					*1 772 472*	*1 772 472*	*1 772 472*
= Produits de gestion (A)	**331 823**	**333 583**	**334 701**	**340 345**	**1 893 374**	***1 561 551***	***1 553 029***
Charges à caractère général	55 520	56 150	56 416	53 571	140 637	*85 117*	*87 066*
+ Charges de personnel	0	0	0	0	0	*0*	*0*
+ Subvention de fonct. (versée au fermier)[80]	266 176	266 176	266 176	266 176	1 292 428	*1 026 252*	*1 026 252*
dont contribution compensatoire liaison OSP					*1 292 428*		
= Charges de gestion (B)	**321 696**	**322 326**	**322 592**	**319 747**	**1 433 065**	***1 111 369***	***1 113 318***
Excédent brut de fonctionnement (A-B)	**10 127**	**11 257**	**12 108**	**20 598**	**460 310**	***450 183***	***439 712***
en % des produits de gestion	*3%*	*3%*	*4%*	*6%*	*24%*	*21*	*18*
+/- Résultat financier	0	0	0	0	0	*0*	*0*
+/- Autres produits et charges excep.	0	0	0	0	54 595	*54 595*	*54 595*
CAF brute	**10 127**	**11 257**	**12 108**	**20 598**	**514 905**	***504 778***	***494 307***
en % des produits de gestion	*3 %*	*3 %*	*4 %*	*6 %*	*27 %*	*24 %*	*21 %*

Source : comptes de gestion

Entre 2018 et 2019, la hausse des produits de gestion de 1,5 M€ résulte d'une part des contributions financières compensatoires reçues de la région Occitanie, du conseil départemental du Tarn et de la CA de Castres-Mazamet, destinées au subventionnement de la ligne OSP (+ 1,7 M€), et d'autre part de la fin du mécanisme de la redevance reçue du fermier (- 0,22 M€).

Ce même mécanisme a fait varier les charges de gestion 2019 (- 0,26 M€ au titre de la fin de la subvention qui était versée à la CCI en contrepartie de la redevance perçue à son égard, et + 1,29 M€ au titre de la contribution compensatoire destinée au transporteur).

Contrairement aux apparences, la CAF ne croît pas en 2019 mais semble plutôt en baisse. En effet, non seulement les charges à caractère général ont augmenté entre 2018 et 2019 (+ 85 000 €)[81], mais le syndicat mixte a également comptabilisé sur son exercice 2019 la totalité de la contribution compensatoire rattachable à l'exercice d'exploitation courant du 1er juin 2019 au 31 mai 2020 (1,772 M€).

6.2.2. Le financement des investissements

N'ayant contracté aucun endettement, la CAF nette est égale à la CAF brute. La faiblesse de cette dernière et l'absence de recette d'investissement hors emprunt n'ont ainsi généré que 54 000 € de financement propre disponible entre 2015 et 2018.

[79] Cette redevance a été imputée à tort au compte 751 « Revenus et redevances diverses provenant du patrimoine corporel ou incorporel » alors qu'elle aurait dû être inscrite sur le compte 757 « Redevances perçues sur les fermiers et concessionnaires ».

[80] La contribution financière compensatoire versée par le syndicat mixte au fermier, et destinée à la ligne OSP, a été imputée à tort jusqu'en 2018 sur le compte 65738 « Subventions de fonctionnement versées aux autres organismes de droit public », et en 2019 sur le compte 6574 « Subventions de fonctionnement aux associations et autres personnes de droit privé ». Ces versements relèvent du compte 67443 « Subventions de fonctionnement exceptionnelles aux services publics industriels et commerciaux gérés par des fermiers ou concessionnaires ».

[81] Suite à un contrôle fiscal de la CCI du Tarn en 2018, le syndicat a été contrôlé par ricochet, donnant lieu à un redressement sur l'assiette de la taxe foncière pour les exercices 2017 et 2018. Le redressement de 2018 a été contesté sur la base de la loi de finances 2019 mais pas celui portant sur l'exercice 2017. Le redressement de la taxe foncière 2017 a été acquitté début 2019 pour un montant de 84 056 €.

Pour financer les dépenses d'équipement, à hauteur de 464 000 € sur cette même période, le syndicat mixte a mobilisé son fonds de roulement (410 000 €). Ces dépenses d'équipement, réalisées suite à l'augmentation continue du trafic et sous enveloppe maîtrisée, correspondent aux travaux d'extension de l'aérogare[82].

tableau 35 : financement des investissements

En €	2015	2016	2017	2018	2019	*Cumul 2015-18*	*Cumul 2015-19*
CAF brute	10 127	11 257	12 108	20 598	514 905	*54 090*	*568 995*
- Rembours. annuité en capital de la dette	0	0	0	0	0	*0*	*0*
= CAF nette (ou disponible)	**10 127**	**11 257**	**12 108**	**20 598**	**514 905**	***54 090***	***568 995***
+ Recettes d'inv. hors emprunt	0	0	0	108	0	*108*	*108*
= Financement propre disponible	**10 127**	**11 257**	**12 108**	**20 705**	**514 905**	***54 197***	***569 102***
- Dépenses d'équipement	0	160 000	0	304 477	0	*464 477*	*464 477*
- Subventions d'équipement	0	0	0	0	0	*0*	*0*
= Besoin (-) ou capacité (+) de financemt	**10 127**	**- 148 743**	**12 108**	**- 283 772**	**514 905**	***- 410 280***	***104 625***
Nouveaux emprunts de l'année	0	0	0	0	0	*0*	*0*
Mobilisation (-) ou reconstitution (+) du fonds de roulement net global	10 127	**- 148 743**	12 108	**- 283 772**	514 905	***- 410 280***	***104 625***

Source : comptes de gestion

6.2.3. La situation bilancielle

Le niveau de trésorerie du syndicat mixte était très élevé en 2015 (241 jours de charges courantes) en raison de l'importance du fonds de roulement (environ un an et demi de charges courantes).

Le financement des investissements par le fonds de roulement explique la très forte diminution de la trésorerie. Fin 2018, elle représente l'équivalent de 99 jours de charges courantes.

En 2019, sans dépense d'investissement et avec une CAF de 0,5 M€, le fonds de roulement net global est de 0,6 M€. Néanmoins, cette hausse du fonds de roulement est insuffisante pour couvrir l'augmentation du besoin en fonds de roulement due à la prise en charge par le syndicat mixte des contributions financières compensatoires destinées au transporteur, générant une trésorerie nette très faible fin 2019, de l'ordre de 18 jours de charges courantes.

tableau 36 : indicateurs bilanciels

Au 31 décembre, en €	2015	2016	2017	2018	2019
Fonds de roulement net global	508 748	360 005	372 114	88 342	603 246
en nombre de jours de charges courantes	*577*	*408*	*421*	*101*	*154*
- Besoin en fonds de roulement net global	296 670	296 670	79 336	1 511	531 114
= Trésorerie nette	**212 078**	**63 335**	**292 778**	**86 831**	**72 133**
en nombre de jours de charges courantes	241	72	331	99	18

Source : comptes de gestion

La chambre relève que le syndicat mixte, indépendamment de la situation exceptionnelle de l'année 2020 marquée par la crise sanitaire relative à la pandémie de Covid-19, risque de rencontrer chaque année des difficultés de trésorerie en raison de la prise en charge des contributions financières compensatoires de la ligne OSP Castres-Paris.

[82] Agrandissement des sas « départs » et « arrivées », et création de deux salles de réunions mises à la disposition des passagers (pour un coût total de 460 000 €).

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Le syndicat mixte doit rapidement faire un très important effort de fiabilisation de ses données budgétaires, ce qui nécessite une parfaite maîtrise de la procédure budgétaire.

Sa situation financière depuis 2015 apparaît néanmoins saine. L'important fonds de roulement a permis de financer le projet d'extension de l'aérogare.

Suite au transfert par l'État au syndicat mixte en juin 2019, de la délégation de l'organisation de la liaison OSP Castres-Paris, les différentes contributions financières compensatoires afférentes versées par les collectivités sont désormais perçues par lui et non plus par la CCI, la contribution de l'État étant toujours directement versée au transporteur. En contrepartie, leur reversement fait croître les charges de gestion du syndicat, ce qui pourrait engendrer des difficultés de trésorerie.

7. L'IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE RELATIVE À LA PANDÉMIE DE COVID-19

Les aéroports faisant partie des organismes concernés par les arrêtés de fermeture des établissements recevant du public, la plateforme de Castres-Mazamet a été totalement fermée à la circulation aérienne pendant la période du premier confinement, en accord avec la préfecture et les services de l'aviation civile.

Si toutes les activités ont été interdites (écoles de pilotage, etc.), une ouverture restait possible pour des évacuations sanitaires, sous réserve d'un préavis de deux heures. Quatre salariés sont ainsi restés mobilisables sous astreinte.

Parallèlement, la compagnie Air France a pris la décision d'annuler tous les vols à dater du 23 mars 2020, jusqu'au 3 mai 2020 dans un premier temps, puis finalement jusqu'à fin juin 2020. Si l'aéroport a été ré-ouvert à la circulation aérienne à partir de mi-mai, la compagnie de transport n'a repris les liaisons régulières vers Paris que début juillet.

En définitive, 36 vols seulement ont été réalisés en juillet-août, contre 282 prévus pour un programme normal, soit un taux de réalisation de 13 % sur la période de reprise estivale.

tableau 37 : l'activité de l'aéroport en 2020

2020	Total passagers payants	Nombre de vols effectués	Nombre de vols OSP	Nombre de passagers par vol effectué	Ratio du nombre de passagers par vol OSP
	A	B	C	A/B	A/C
Janvier	3 802	136	140	28	27
Février	3 635	125	128	29	28
Mars	1 715	88	146	19	12
Avril	0	0	132	0	0
Mai	0	0	119	0	0
Juin	0	0	140	0	0
Juillet	819	26	146	32	6
Août	223	10	136	22	2
Septembre	2 180	96	140	23	16
Octobre	2 544	92	140	28	18
Novembre	553	42	137	14	4
Décembre	1268	43	146	30	9

Source : données de l'établissement

Depuis début septembre, le nouveau programme de reprise est de deux allers-retours par jour du lundi au vendredi et un aller-retour le dimanche soir. Le syndicat mixte estime que depuis cette reprise en septembre 2020, le trafic commercial vers Paris n'a été amputé que de 31 %, contre 70 % pour le trafic aérien national. En outre, les critères de régularité et de ponctualité ont été parfaitement respectés en septembre et octobre. Par rapport au secteur de l'aéronautique dans son ensemble, particulièrement touché, l'établissement se considère comme étant « plutôt satisfait ».

Selon lui, la baisse d'activité totale durant la période de confinement et la dégradation du service régulier depuis la reprise mi-mai a engendré une perte de chiffre d'affaires de l'ordre de 60 % sur l'année 2020 (450 000 €), sachant que la compagnie de transport a maintenu la programmation de ses vols sur la deuxième période de confinement (automne 2020).

tableau 38 : évaluation de la perte de chiffre d'affaires en 2020

Prévisionnel initial 2020 (A)		Estimatif construit fin 2020 (B)		Perte prévisionnelle estimée pour 2020 (A-B)
Chiffre d'affaires prévisionnel initial 2020 hors produits de la taxe aéroport	740 000 €	Chiffre d'affaires réalisé	380 000 €	**360 000 €**
+ Produit provenant de la taxe aéroport prévisionnelle 2020	320 000 €	+ Taxe aéroport prévisionnelle (baisse estimée de 70 % en 2020)	80 000 €	**240 000 €**
		Reliquat de produits de la taxe aéroport des exercices précédents	150 000 €	**- 150 000 €**
Total	**1 060 000 €**	**Totaux**	**610 000 €**	**450 000 €**

Source : données de l'établissement

Du côté des dépenses, les surcoûts générés, à hauteur de 10 000 € environ, proviennent de l'achat de masques lavables pour le personnel, de plexiglass de protection pour les comptoirs d'enregistrement et de réservation, de diverses signalétiques, et de distributeurs automatiques de gel désinfectant. Néanmoins, avec la baisse d'activité, les charges d'exploitation ont baissé[83], d'environ 400 000 € selon les estimations du syndicat mixte.

[83] Salaires et charges sociales, autres charges et charges externes (électricité, téléphone, nettoyage des locaux, dépenses de sûreté, etc.).

Avec une contraction du chiffre d'affaires de l'ordre de 450 000 € et une baisse des dépenses d'exploitation d'environ 400 000 €, la perte nette en 2020 devrait être relativement peu importante (50 000 €).

L'avenir étant incertain, car dépendant de trop nombreux facteurs (positions des États, des collectivités, des compagnies aériennes, des aéroports, des constructeurs, des fournisseurs de services, et de la clientèle notamment), le syndicat mixte ne s'est pas prononcé sur le futur à court, moyen et long termes. Aucune projection financière n'a été portée à la connaissance de la chambre.

Par ailleurs, s'il considère que le transporteur essaie de demeurer à l'écoute, l'établissement regrette néanmoins le manque de transparence sur les charges et les recettes déclarées par rapport aux prévisions. Les dispositions contractuelles initiales de la délégation n'ont à ce jour pas fait l'objet de modification.

Selon le syndicat mixte, la création d'un fonds destiné à sécuriser l'argent des clients qui n'ont pas encore réalisé leurs vols, actuellement en projet, ou encore une politique fiscale attractive, pourraient, entre autres exemples, contribuer à accompagner la reprise.

En outre, l'idée que l'avance financière accordée à la compagnie de transport soit subordonnée à son engagement de continuer à exploiter les lignes d'aménagement du territoire, au-delà même des termes des conventions en cours, est envisagée par les parlementaires[84].

À ce jour, les relations avec les différents acteurs, membres du syndicat ou autres, restent inchangées. L'État ayant réaffirmé qu'il conserverait son soutien financier aux lignes d'aménagement du territoire, celle de Castres-Mazamet devrait perdurer.

Compte tenu du contexte économique très incertain, rien ne peut véritablement garantir la soutenabilité financière de l'exploitation aéroportuaire de la plateforme de Castres-Mazamet. Néanmoins, la raison d'être de l'aéroport et de la ligne aérienne vers Paris n'est pas remise en question.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Selon le syndicat mixte, l'impact de la crise sanitaire relative à la pandémie de Covid-19 sur l'exploitation de l'aéroport régional de Castres-Mazamet serait moins important que celui constaté sur le secteur aéronautique au niveau national.

Avec une contraction du chiffre d'affaires de l'ordre de 450 000 € et une baisse des dépenses d'exploitation d'environ 400 000 €, la perte nette en 2020 devrait être relativement peu importante.

Compte tenu du contexte économique très incertain, rien ne peut toutefois véritablement garantir la soutenabilité financière de l'exploitation aéroportuaire. Néanmoins, la raison d'être de l'aéroport et de la ligne aérienne vers Paris n'est pas remise en cause.

***

[84] Rapport d'information du Sénat n° 734, septembre 2019, précité.

ANNEXES

annexe 1 : les conventions passées dans le cadre de la compétence aéroportuaire 50

annexe 2 : le cadre juridique des redevances aéroport 51

annexe 3 : l'actif et le passif du budget aéroport tenu par le fermier 56

annexe 4 : le compte d'exploitation prévisionnel de la délégation de transport 2015-2019 57

annexe 5 : le compte d'exploitation réalisé de la délégation de transport 2015-2019 58

annexe 6 : le tableau d'analyse des offres de la délégation de transport 2019-2023 59

annexe 1 : les conventions passées dans le cadre de la compétence aéroportuaire

- la convention du 31 mai 1990 entre l'État et la CCI, en application de l'article L. 221-1 du code de l'aviation civile, définissant les conditions d'aménagement et d'exploitation de l'aéroport ;
- la convention d'affermage du 1er janvier 2001 entre le syndicat mixte et la CCI ;
- la convention de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne Castres-Paris du 1er juin 2015 au 31 mai 2019 conclue entre la CCI du Tarn, la compagnie Hop et l'État[85] ;
- la convention de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne Castres-Paris du 1er juin 2019 au 31 mai 2023 conclue entre le syndicat mixte, la compagnie Air France et l'État.

[85] C'est toujours l'État qui prend l'arrêté instaurant ou modifiant les OSP d'une liaison interrégionale, qu'il ait ou non délégué l'organisation des services aériens à une personne publique. C'est la raison de sa présence dans les conventions passées entre l'exploitant et la compagnie de transport aérien (convention « tripartite » associant l'État).

annexe 2 : le cadre juridique des redevances aéroport

Pour rappel : en rémunération des services qu'il rend aux usagers et au public, le fermier est autorisé à percevoir les redevances d'usage de l'aérodrome dans les conditions imposées par le code de l'aviation civile ainsi que celles correspondant à toutes prestations de services qu'il serait amené à fournir. Il perçoit en outre les produits de l'exploitation à des fins non aéronautiques du domaine de l'aérodrome.

Il faut ainsi distinguer les redevances « passager » ou autres, avec la taxe d'aéroport. Les taxes sont payées par le passager alors que les redevances sont payées par les compagnies aériennes. Elles correspondent aux services aéronautiques ou spécialisés rendus aux compagnies aériennes. Trois services aéronautiques sont communs à toutes les plateformes : redevances passager, atterrissage et stationnement.

La redevance « passager »

Elle correspond à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public.

Elle diffère selon que le passager est ou non en correspondance, vole dans l'espace de l'UE, ou hors UE. En France, les vols intérieurs sont soumis à cette taxe.

Est inclue dans cette taxe celle de solidarité instituée le 1er juillet 2006, selon les destinations et la classe de voyage.

Les redevances d'atterrissage et de stationnement

La redevance d'atterrissage correspond à l'usage des infrastructures nécessaires à l'atterrissage ou au décollage. Elle est arrêtée en fonction du poids de l'avion au décollage.

La redevance de stationnement correspond à l'usage des infrastructures et équipements de stationnement. Elle est fonction du type d'aire de stationnement (au contact ou non avec l'aérogare équipée de passerelles, etc.), du temps de stationnement et du poids de l'avion.

encadré 2 : rappel des principales dispositions législatives

Article L. 6325-1 du code des transports
modifié par ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - article 2

« Les services publics aéroportuaires rendus sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément au deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce.

Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital estimé à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.

Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire.

Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome ou sur le système d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine concerné, système défini au sens du présent chapitre comme un groupe d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine, géré par un même exploitant et désigné comme tel par l'autorité compétente de l'État.

Les éléments financiers servant de base de calcul des tarifs des redevances prévues au présent article sont déterminés à partir des états financiers, le cas échéant prévisionnels, établis conformément aux règles comptables françaises ».

Article R. 224-1 du code de l'aviation civile
modifié par décret n° 2019-1016 du 3 octobre 2019 - article 3

« Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et sur les aérodromes mentionnés aux articles R. 231-1 et R. 232-2, les services publics aéroportuaires donnant lieu à la perception de redevances en application de l'article L. 6325-1 du code des transports sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de service à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien. Ces services ne peuvent donner lieu à la perception d'autres sommes, sous quelque forme que ce soit ».

Article R. 224-2 du code de l'aviation civile
modifié par décret n° 2011-1965 du 23 décembre 2011 - art. 1 (V)

« Les dispositions suivantes s'appliquent sur les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 100 000 passagers :

1° Les redevances comprennent notamment :

. la redevance d'atterrissage, correspondant à l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, ainsi que, le cas échéant, aux services complémentaires, tels que le balisage, l'information de vol et les aides visuelles ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef ;

. la redevance de stationnement, correspondant à l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement, ainsi que, le cas échéant, aux services complémentaires tels que les passerelles, l'énergie électrique et le dégivrage ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et, le cas échéant, de celles de l'aire de stationnement ;

. la redevance par passager, correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, aux services complémentaires, tels que la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, ainsi que des installations de tri des bagages. L'assiette de cette redevance est le nombre de passagers embarqués. Sur un même aérodrome, le tarif applicable à une même catégorie de passagers est identique pour toutes les aérogares. Toutefois, pour les aérogares mises en service après le 1er août 2005, des tarifs différenciés pourront être fixés en fonction des coûts d'investissement et d'exploitation afférents à ces aérogares et de la qualité de service ;

. les services complémentaires peuvent, au choix de l'exploitant, être rattachés à l'une ou l'autre des redevances énumérées ci-dessus.

2° Des redevances accessoires peuvent être instaurées par la personne mentionnée au I de l'article R. 224-3

Elles peuvent notamment correspondre aux services complémentaires mentionnés au 1° ci-dessus, s'ils ne sont pas déjà couverts par les redevances qui y sont mentionnées, à la mise à disposition de locaux techniques, d'installations de traitement des eaux, d'installations fixes de distribution de carburant et d'aires d'entreposage, ainsi qu'à l'usage des installations nécessaires à l'atterrissage, au décollage et au stationnement des aéronefs de six tonnes et moins.

Les conditions tarifaires des redevances accessoires peuvent être fixées par contrat quand elles correspondent à des services de nature particulière qui ne sont rendus qu'à certains usagers.

3° Les exploitants des aérodromes mentionnés au premier alinéa tiennent une comptabilité de leurs services permettant d'identifier les coûts relatifs à chacune des catégories de redevances mentionnées au présent article.

Les autres conditions d'établissement et de perception des redevances sont précisées, en tant que de besoin, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ».

Article R. 224-3 du code de l'aviation civile
modifié par décret n° 2019-1016 du 3 octobre 2019 - art. 4

« I.-Pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 du code des transports et les aérodromes appartenant à l'État, l'exploitant fixe les tarifs des redevances suivant les modalités prévues par la présente section et à l'article R. 224-4. Pour les autres aérodromes, le signataire de la convention prévue à l'article L. 6321-3 du code des transports peut soit fixer lui-même ces tarifs, soit en charger l'exploitant de l'aérodrome, suivant les modalités prévues par la présente section et à l'article R. 224-5.

II.-Une consultation des usagers mentionnés au premier alinéa de l'article R. 224-1 est engagée au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires. Elle s'effectue dans le cadre de la commission consultative économique de l'aérodrome, lorsque celui-ci en est doté.

III.-Les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 200 000 passagers, ou qui ont accueilli, pendant cette même période, au moins deux transporteurs aériens représentant en moyenne 50 000 passagers par an chacun, sont dotés d'une commission consultative économique où sont notamment représentés l'exploitant, les usagers aéronautiques et les représentants d'organisations professionnelles du transport aérien ; le nombre de représentants de ces deux dernières catégories est au moins égal à celui des représentants de l'exploitant. À l'exception des aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 du code des transports, le directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile territorialement compétent est invité, comme observateur, aux séances de cette commission.

Une même commission peut être commune à plusieurs aérodromes proches dont l'exploitant est identique.

La commission est créée selon le cas :

. par le signataire de la convention prévue à l'article L. 6321-3 du code des transports ;

. par décret, pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 du code des transports ;

. par le préfet de région, sur proposition du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, pour les aérodromes appartenant à l'État, lorsque leur emprise s'étend sur plusieurs départements ou lorsque la commission est compétente à l'égard d'aérodromes situés dans des départements différents ;

. par le préfet de département, sur proposition du directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile, pour les aérodromes appartenant à l'État, dans les cas autres que ceux prévus à l'alinéa précédent.

Les membres de la commission sont désignés et le règlement intérieur est approuvé dans les mêmes conditions. Toutefois, pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 du code des transports, le règlement intérieur est approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile et les membres sont nommés par le préfet de la région Île-de-France.

La commission est réunie au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application, sur l'aérodrome considéré, des redevances pour services rendus mentionnées à l'article R. 224-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome. La commission débat également sur les perspectives d'évolution de la qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome. Ces débats peuvent mener à la conclusion d'accords de qualité de service entre l'exploitant d'aérodrome et les représentants d'usagers ou d'organisations professionnelles du transport aérien. Tout accord de ce type détermine le niveau de service à fournir par l'exploitant d'aérodrome en tenant compte du système ou du niveau des redevances aéroportuaires. Pour les aérodromes ne faisant pas l'objet d'un contrat prévu à l'article L. 6325-2 du code des transports, ces accords fixent des objectifs de qualité de service, assortis d'incitations financières. Ces accords sont communiqués par l'exploitant au ministre chargé de l'aviation civile ainsi qu'à l'Autorité de régulation des transports, lorsqu'elle est compétente, et sont rendus publics par l'exploitant avant leur entrée en vigueur.

Elle peut être consultée sur tout sujet relatif aux services rendus par l'exploitant d'aérodrome.

Les réunions de la commission donnent lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

IV.-Les informations mentionnées au sixième alinéa du I de l'article L. 6325-7 du code des transports, au dernier alinéa de l'article R. 224-2-1 et de l'article R. 224-2-2 sont portées à la connaissance des usagers dans le cadre des consultations prévues au II du présent article.

En outre, pour les aérodromes mentionnés à l'article L. 6323-2 du code des transports et les aérodromes appartenant à l'État, l'exploitant d'aérodrome transmet aux membres de la commission consultative économique de l'aérodrome, dans des conditions précisées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, les éléments suivants :

a) des informations sur les résultats et les prévisions de trafic sur l'aérodrome ou les aérodromes concernés ;

b) des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances sur l'aérodrome ou les aérodromes concernés ;

c) des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement sur l'aérodrome ou les aérodromes concernés.

V.-Sans préjudice des dispositions des articles R. 224-3-3, R. 224-3-4 et R. 224-5, les tarifs des redevances sont rendus publics par l'exploitant de l'aérodrome et sont exécutoires au plus tôt, à l'exception des tarifs fixés par contrat dans les conditions du troisième alinéa du 2° de l'article R. 224-2, un mois après cette publication.

VI. -Pour les aérodromes appartenant à l'État et concédés, l'exploitant consulte les usagers sur tout projet d'investissement devant faire l'objet d'une approbation du ministre chargé de l'aviation civile en vertu du cahier des charges applicables à l'aérodrome au sens de l'article R. 223-2. À cette fin, l'exploitant d'aérodrome soumet aux usagers un dossier précisant la nature et la consistance du projet, sa localisation, les objectifs poursuivis, son impact sur l'exploitation de l'aérodrome et une estimation de son coût. L'exploitant transmet un procès-verbal de cette consultation au ministre chargé de l'aviation civile lors de la notification du projet.

Cette consultation s'effectue dans le cadre de la commission consultative économique de l'aérodrome lorsque celui-ci en est doté ».

annexe 3 : l'actif et le passif du budget aéroport tenu par le fermier

tableau 39 : l'actif du bilan du budget aéroport

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution
Immobilisations incorporelles	0	0	5 397	3 882	1 333	
+ Immobilisations corporelles	9 962 032	9 807 601	9 816 822	9 704 021	9 721 209	- 2 %
+ Immobilisations financières	50	50	50	50	0	
= Actifs immobilisés (A)	**9 962 082**	**9 807 651**	**9 822 269**	**9 707 953**	**9 722 542**	- 2 %
Créances d'exploitation	1 991 163	1 477 071	2 262 183	3 635 151	3 219 176	62 %
Disponibilités	1 967 680	2 096 376	1 129 787	158 972	542 320	- 72 %
Charges constatées d'avance	643 279	656 674	749 850	760 294	15 757	- 98 %
= Actifs circulants (B)	4 602 122	4 230 121	4 141 819	4 554 417	3 777 254	- 18 %
Charges à répartir sur plusieurs exercices (C)	0	0	0	0		
Prêts et avances interservices accordés (D)	0	0	0	0		
Total actif = (A)+(B)+(C)+(D)	**14 564 204**	**14 037 773**	**13 964 088**	**14 262 369**	**13 499 796**	- 7 %

Source : budgets exécutés du budget aéroport tenu par le fermier (la CCI du Tarn)

tableau 40 : le passif du bilan du budget aéroport

En €	2015	2016	2017	2018	2019	Évolution
Apports, réserves, provisions et report à nouveau	425 839	409 571	462 472	462 472	481 688	13 %
+ Résultat de l'exercice	- 16 268	52 901	0	19 215	0	
+ Subventions d'investissement	441 101	405 452	369 803	334 153	298 504	- 32 %
+ Droits du concédant	8 666 256	8 666 256	8 666 256	8 666 256	8 666 256	0 %
= Capitaux propres (A)	**9 516 928**	**9 534 180**	**9 498 531**	**9 482 097**	**9 446 448**	- 1 %
Provisions pour risques et charges (B)	**773 678**	**912 841**	**928 757**	**996 489**	**1 019 768**	32 %
dont provision pour gros entretien (piste)	*694 511*	*704 507*	*720 423*	*788 155*		
dont provision expertise bâtiment	*79 167*	*208 334*	*208 334*	*208 334*		
Emprunts	509 004	440 175	370 089	298 724	226 057	- 56 %
Dettes sur étab. de crédits et assimilés				1 220 864	1 211 750	
+ Prêts et avances interservices reçus				1 300 000	1 300 000	
Avances et acomptes reçus sur commande	7	7			132	
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	1 444 481	1 655 448	1 805 082	120 315	86 613	- 94 %
Dettes fiscales et sociales	110 490	102 087	106 548	173 242	200 599	82 %
Dettes sur immo et comptes rattachés			9 021		2 716	
Autres dettes	1 296 264	682 585	596 228	3 508	4 248	- 100 %
Produits constatés d'avance	913 352	710 449	649 832	667 129	1 466	- 100 %
= Dettes (C)	**4 273 598**	**3 590 751**	**3 536 800**	**3 783 783**	**3 033 580**	- 29 %
Total passif = (A)+(B)+(C)	**14 564 204**	**14 037 773**	**13 964 088**	**14 262 369**	**13 499 796**	- 7 %

Source : budgets exécutés du budget aéroport tenu par le fermier (la CCI du Tarn)

annexe 4 : le compte d'exploitation prévisionnel de la délégation de transport 2015-2019

	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total
Capacité de l'appareil	48	48	48	48	
Temps de vol par rotation (en heures)	3	3	3	3	
Heures de vol sur la période	1 399	1 399	1 399	1 399	**5 596**
Nombre de passagers payants	28 200	28 500	28 800	29 100	**114 600**
Passagers par vol	32	32	33	33	**130**
Sièges offerts sur la période	42 240	42 240	42 240	42 240	**168 960**
Nombre de fréquences sur la période	440	440	440	440	**1 760**
Coefficient de remplissage	67 %	67 %	68 %	69 %	
Recette moyenne par passager hors taxes	110	112	114	115	**451**

En k€	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total
Recettes au transport	3 102	3 192	3 269	3 332	**12 895**
Billets non utilisés	78	80	82	83	**323**
Produits complémentaires (bagages, prest., etc.)	99	100	101	102	**402**
Total produits hors taxes	3 278	3 372	3 451	3 517	**13 618**

En k€	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total
Loyers coques	702	702	702	702	**2 808**
+ Ass. coques, passagers, dommages tiers	32	32	32	32	**128**
+ Frais de publicité de ligne	0	0	0	0	**0**
+ Frais généraux et de structure	439	441	443	445	**1 768**
+ Taxe professionnelle/CVAE					**0**
+ Rémunération compagnie	0	0	0	0	**0**
+ Autres et aléas	66	67	69	70	**272**
= Total coûts fixes hors PEQ (A)	1 239	1 242	1 246	1 249	**4 976**
Entretiens (y.c prov.gros entretien)	1 583	1 570	1 559	1 548	**6 260**
+ Frais d'affrètement					**0**
+ Carburant avion	672	683	694	705	**2 754**
+ Commissariat	56	57	58	58	**229**
+ Redevance de navigation aérienne	246	249	253	257	**1 005**
+ Redevances aéroportuaires et passagers	163	182	198	217	**760**
+ Frais d'assistance en escale	698	724	750	777	**2 949**
+ Frais commerciaux (hors com. et pub.)	295	303	311	317	**1 226**
= Total coûts variables (B)	3 713	3 768	3 823	3 879	**15 183**
Salaires, charges et frais d'équipage (C)	1 320	1 299	1 279	1 259	**5 157**
Total des charges = A+B+C	6 271	6 311	6 347	6 389	**25 318**

En k€	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total
Total produits hors taxes	3 278	3 372	3 451	3 517	**13 618**
Total des charges	6 271	6 311	6 347	6 389	**25 318**
Résultat	**- 2 993**	**- 2 940**	**- 2 896**	**- 2 871**	**- 11 700**
Compensation financière	**2 993**	**2 940**	**2 896**	**2 871**	**11 700**

En €	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total	Moyenne
Coût total par heure de vol	4 482	4 511	4 536	4 566	**18 095**	4 524
Coût total par fréquence	14 253	14 344	14 426	14 519	**57 543**	14 386

Source : compte d'exploitation prévisionnel

annexe 5 : le compte d'exploitation réalisé de la délégation de transport 2015-2019

	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total	Moyenne	Évolution
Type d'appareil	AT45	AT45	AT45	AT45			
Nombre d'appareils affectés à la liaison	1	1	1	1		1	
Capacité de l'appareil	49	49	48	49		48,75	
Temps de vol par rotation (en heures)	3,12	3,11	3,16	2,83		3,06	
Heures de vol sur la période	1 422	1 335	1 292	1 228	**5 277**	1 319	
Nombre de passagers payants	26 662	25 838	25 981	27 952	**106 433**	26 608	5 %
Passagers par vol	29,2	30,1	31,8	32,2	**123**	31	10 %
Sièges offerts sur la période	45 284	42 805	39 910	42 479	**170 478**	42 620	- 6 %
Nombre de fréquences sur la période	456	429	409	434	**1 728**	432	- 5 %
Coefficient de remplissage	59 %	60 %	65 %	66 %		63%	12 %
Recette moyenne par passager hors taxes	109	107	103	96	**415**	104	- 12 %

En k€	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total	Moyenne	Évolution
Passagers	2 802	2 654	2 557	2 561	**10 574**	2 644	- 9 %
Autres	100	101	110	120	**431**	108	20 %
Total produits hors taxes	**2 902**	**2 755**	**2 667**	**2 681**	**11 005**	2 751	- 8 %

En k€	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total	Moyenne	Évolution
Loyers coques	663	557	496	552	**2 268**	567	- 17 %
+ Assurances coques	19	21	19	15	**74**	19	- 21 %
+ Frais de publicité de ligne	53	49	50	42	**194**	49	- 21 %
+ Frais généraux et de structure	421	566	581	516	**2 084**	521	23 %
+ Taxe professionnelle/CVAE	42	47	48	37	**174**	44	- 12 %
+ Rémunération compagnie	0	0	0	0	**0**	0	
+ Autres et aléas	6	3	37	39	**85**	21	550 %
= Total coûts fixes hors PEQ (A)	**1 204**	**1 243**	**1 229**	**1 201**	**4 877**	1 219	0 %
Entretiens (y.c prov.gros entretien)	1 528	1 737	1 834	1 738	**6 837**	1 709	14 %
+ Frais d'affrètement	219	240	314	778	**1 551**	388	255 %
+ Carburant avion	591	497	466	626	**2 180**	545	6 %
+ Commissariat	54	54	54	59	**221**	55	9 %
+ Redevance de navigation aérienne	264	239	208	213	**924**	231	- 19 %
+ Redevances aéroportuaires et passagers	196	233	227	251	**907**	227	28 %
+ Frais d'assistance en escale	751	582	583	589	**2 505**	626	- 22 %
+ Frais commerciaux (hors com.et pub.)	205	246	256	253	**960**	240	23 %
= Total coûts variables (B)	**3 808**	**3 829**	**3 942**	**4 507**	**16 086**	4 022	18 %
Salaires, charges et frais d'équipage (C)	**1 562**	**1 728**	**1 936**	**2 115**	**7 341**	1 835	35 %
Total des charges = A+B+C	**6 574**	**6 800**	**7 107**	**7 823**	**28 304**	7 076	19 %

En k€	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total	Moyenne	Évolution
Total produits hors taxes	2 902	2 755	2 667	2 681	**11 005**	2 751	- 8 %
Total des charges	6 574	6 800	7 107	7 823	**28 304**	7 076	19 %
Résultat	- 3 673	- 4 044	- 4 440	- 5 142	**- 17 299**	- 4 325	
Compensation financière	**2 993**	**2 939**	**2 896**	**2 871**	**11 699**	2 925	
Résultat d'exploitation	**- 680**	**- 1 105**	**- 1 544**	**- 2 271**	**- 5 600**	- 1 400	234 %
Nombre de passagers sur la période	26 662	25 838	25 981	27 952	**106 433**	26 608	5 %
Passagers par vol	29,2	30,1	31,8	32,2	**123**	31	10 %
Sièges offerts sur la période	45 284	42 805	39 910	42 479	**170 478**	42 620	- 6 %

En €	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Total	Moyenne	Évolution
Coût total par heure de vol	4 625	5 094	5 501	6 370	**21 589**	5 397	38 %
Coût total par fréquence	14 418	15 850	17 378	18 027	**65 672**	16 418	25 %

Source : comptes certifiés du CAC

annexe 6 : le tableau d'analyse des offres de la délégation de transport 2019-2023

Tableau d'analyse des offres selon les critères de pondération déterminés dans le règlement d'appel d'offres.

Rapport d'analyse appel d'offre ligne Castres-Mazamet/ Paris Orly

	Mr BARTHES Jacques - Président de la commission des marchés		Points attribués à la compagnie sur un total de 20		Points attribués pondérés		
	CRITERES DE PONDERATION	%	AIR France	CHALAIR	AIR France	CHALAIR	COMMENTAIRES
1	Note attribuée pour l'organisation des liaisons aériennes proposée par le soumissionnaire pour satisfaire aux obligations de service public en termes de fréquences, de capacités offertes, d'horaires, de politique commerciale et de continuité du service	20%	15	12	3,00	2,40	Continuité du service, horaires de milieu de journée, politique commerciale.
2	Note attribuée pour les prix proposés aux usagers	20%	13	11	2,60	2,20	Comparatif réalisé en ligne
3	Note attribuée pour le coût de la compensation financière requise	20%	12	9	2,40	1,80	Ecart de 1 535 988€ sur la période des 4 ans
4	Note attribuée pour les propositions du soumissionnaire en matière de maintenance et d'entretien des aéronefs	20%	15	15	3,00	3,00	Les solutions proposées sont comparables
5	Note attribuée pour les moyens proposés pour assurer la régularité des vols	20%	14	16	2,80	3,20	Expérience des deux dernières années
				NOTE FINALE SUR 20	13,80	12,60	
					AIR FRANCE	CHALAIR	

Source : CCI du Tarn

GLOSSAIRE

CA	communauté d'agglomération
CAC	commissaire aux comptes
CACM	communauté d'agglomération de Castres-Mazamet
CAF	capacité d'autofinancement
CC	communauté de communes
CCI	chambre de commerce et d'industrie
CGCT	code général des collectivités territoriales
CVAE	cotisation sur la valeur ajoutée
DGAC	direction générale de l'aviation civile
DSP	délégation de service public
€	euro
EPCI	établissement public de coopération intercommunale
ETP	équivalent temps plein
IS	impôt sur les sociétés
k€	kilo euro = millier d'euros
M€	million d'euros
OSP	obligation de service public
RAR	restes à réaliser
SA	société anonyme
SAS	société par actions simplifiée
SMARCM	syndicat mixte de l'aéroport régional de Castres-Mazamet
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UE	Union européenne

Réponses aux observations définitives en application de l'article L. 243-5 du code des juridictions financières : aucune réponse écrite destinée à être jointe au présent rapport n'a été adressée à la chambre régionale des comptes.

Les publications de la chambre régionale des comptes
Occitanie
sont disponibles sur le site :
https://www.ccomptes.fr/Nos-activites/Chambres-regionales-des-comptes-CRC/Occitanie

Chambre régionale des comptes Occitanie
500, avenue des États du Languedoc
CS 70755
34064 MONTPELLIER CEDEX 2

occitanie@crtc.ccomptes.fr
@crcoccitanie